

WALTER BLOCK

PRIVATIZACIÓN DE CARRETERAS Y AUTOPISTAS

FACTORES HUMANOS Y ECONÓMICOS



WALTER BLOCK

PRIVATIZACIÓN DE CARRETERAS Y AUTOPISTAS

FACTORES HUMANOS Y ECONÓMICOS

CONTENIDO

PRÓLOGO DE BRAD EDMONDS

AGRADECIMIENTOS

INTRODUCCIÓN

PARTE I: LA TEORÍA

1. EL TRANSPORTE DE LIBRE MERCADO: DESNACIONALIZANDOLAS CARRETERAS
2. TARIFAS Y CONGESTIÓN DE LAS CARRETERAS
3. BIENES PÚBLICOS Y EXTERNALIDADES: EL CASO DE LAS CARRETERAS
4. TEORÍAS DE LA SEGURIDAD VIAL

Parte II: APLICACIONES

5. CARRETERAS PRIVADAS, COMPETENCIA, SEGUROS DE COCHE Y CONTROLES DE PRECIOS
6. SOCIALISMO VIAL
7. COMPROMETIENDO LO INCOMPROMETIBLE: LÍMITES DE VELOCIDAD, DESFILES, CIGARRILLOS
8. CARRETERAS E INMIGRACIÓN
9. LA OFICINA DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS

PARTE III: PROCESO

10. PRIVATIZAR LAS AUTOPISTAS PÚBLICAS
11. CALLES URBANAS SOSTENIBLES
12. SUPERANDO DIFICULTADES PRIVATIZANDO CARRETERAS
13. LA TRANSICIÓN A LAS CARRETERAS PRIVADAS

PARTE IV: CRÍTICAS

14. CARRETERAS, PUENTES, LUZ SOLAR Y DERECHOS DE PROPIEDAD PRIVADA
15. COMENTARIO SOBRE "CARRETERAS, PUENTES, LUZ SOLAR Y PROPIEDAD PRIVADA"
16. CARRETERAS, PUENTES, LUZ SOLAR Y PROPIEDAD PRIVADA: RESPUESTA A TULLOCK
17. ¿QUIÉN ES RESPONSABLE DE LAS MUERTES EN ACCIDENTES DE TRÁFICO?
18. CARTA ABIERTA A LAS MADRES EN CONTRA DE LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIEDAD
19. PRIVATIZACIÓN DE CARRETERAS: RÉPLICA A MOHRING
20. AYUDA E INSTIGACIÓN AL SOCIALISMO VIAL: EL CASO DE ROBERT POOLE Y LA FUNDACIÓN REASON

PARTE V: CONCLUSIÓN

21. ENTREVISTA CON WALTER BLOCK

APÉNDICES

BIBLIOGRAFÍA

ÍNDICE

PRÓLOGO

La abolición del gobierno mejora las carreteras

Mire en el reverso de su tarjeta de cajero automático o de débito. Compruebe también su tarjeta de crédito. Sea cual sea su banco, en el reverso de la tarjeta verá los logotipos de otras empresas: Cirrus, Plus, Star, quizá otras. Cirrus es un sistema de gestión de redes de cajeros automáticos propiedad de MasterCard, Plus es propiedad de Visa, y así sucesivamente. Hay cooperación entre las empresas, y los gestores de la red son en cierto modo independientes. Por ejemplo, las tarjetas de débito de Visa suelen llevar el logotipo de Cirrus en el reverso.

Esto significa que puedes utilizar tu tarjeta de débito, la de tu pequeño banco local de tres sucursales, para obtener dinero instantáneo de un cajero automático en todo el país. Sí, cada banco te cobra un dólar o dos. Deberían hacerlo. La instalación de un solo cajero automático cuesta 100.000 dólares, su mantenimiento y gestión (la gente tiene que meter y sacar dinero a diario), y a los bancos participantes les cuesta contratar a Cirrus para mover el dinero.

Más importante es lo que aprendemos sobre la capacidad del mercado. Una de las objeciones a la privatización de las carreteras es que tendríamos que parar en una cabina de peaje en cada cruce. Un viaje de cinco minutos al supermercado requeriría, para mí, tres cabinas de peaje, setenta y cinco céntimos, y se convertiría en un viaje de ocho minutos, según esta objeción. Pero no es así, y he aquí la razón:

Nuestro tiempo vale unos pocos céntimos para nosotros. Cirrus y Pulse nos cobrarían, a lo loco, tres dólares al mes o menos por proporcionarnos pegatinas codificadas magnéticamente para nuestros coches. Máquinas repartidas por las carreteras, o sensores bajo el pavimento, registrarían nuestras idas y venidas. Esa información iría a Cirrus y Pulse, y de ellos a nuestros proveedores de carreteras. Podríamos recibir tres o cuatro facturas mensuales, o sólo una, dependiendo de los medios de los propietarios de las carreteras. Algunos propietarios de carreteras, en los bosques, seguirían teniendo cabinas de peaje, lo que funcionaría perfectamente: el poco tráfico y el ritmo de vida más lento hacen que no sea un gran problema. Yo utilizo ocasionalmente una cabina de peaje en Atlanta, y el retraso es de sólo unos segundos.

Para que no piense que su dinero se iría en gases de escape, recuerde que las empresas de mercado, que deben complacer a los clientes para seguir en el negocio, proporcionan todo mejor y más barato que el gobierno, sin esa desagradable resaca moral de obligar a la gente a pagar por cosas que quizá no usen o no quieran. El precio de la gasolina ya incluye entre cuarenta y cincuenta céntimos por galón en impuestos para la construcción y el mantenimiento de carreteras. Esto significa que ahora estoy pagando entre veinticinco y treinta y tres dólares al mes por el uso de las carreteras. Con la privatización de las carreteras, ese coste bajaría, probablemente de forma considerable. Esto sucede cada vez que algo pasa de manos del gobierno a manos privadas.

La privatización de las carreteras tendría otros beneficios. Las carreteras privadas que existen ahora tienen menos accidentes que las públicas, probablemente en parte porque se mantienen mejor: Si los constructores de carreteras privadas dejan que los baches permanezcan, adquieren reputación de alta siniestralidad o hacen reparaciones en hora punta, tienen que hacer frente a las quejas y a que la gente elija otras carreteras.

La contaminación y el control de la misma por parte de los automóviles también se solucionaría con la privatización de las carreteras. Si la contaminación de los automóviles aumentara demasiado, las personas que viven cerca de las carreteras infractoras demandarían al mayor y más obvio objetivo: los propietarios de las carreteras. Los propietarios de las carreteras cobrarían tasas más altas por los coches que no tuvieran las pegatinas de inspección actualizadas. Los fabricantes de automóviles incorporarían equipos de control de la contaminación en los coches y anunciarían su limpieza. Los fabricantes de automóviles ya lo hacen, pero bajo la tutela de un gobierno que impone los niveles de contaminación y el tipo de controles que utilizan los fabricantes. Sin la interferencia del gobierno, los ingenieros serían libres de competir para ofrecer diferentes tecnologías que reduzcan los costes y mejoren la potencia al tiempo que ofrecen motores de combustión más limpia. Con las pegatinas de inspección codificadas según la edad, el fabricante y el modelo de su automóvil, podría haber una cláusula de contaminación separada en su declaración mensual. Los conductores de Hondas nuevas podrían ver un descuento, mientras que los conductores de belchers viejos pagarían tasas que podrían ser más altas que los propios peajes de las carreteras.

¿No es el mercado magnífico? Yo sólo soy una persona que describe posibles soluciones de mercado; imagínense lo eficientes que serían las soluciones con 280 millones de mentes trabajando en el tema. La realidad sigue poniendo obstáculos aparentes (pero no reales) en la mente del estatista: ¿Qué pasa con las nuevas carreteras y el espinoso problema del dominio eminente? De nuevo, el mercado acude al rescate. En primer lugar, dado que las carreteras ya están ahí, empezar no implicaría otra cosa que los empresarios pujando por hacerse con ellas. (¿A quién pagarían al comprar las carreteras? A los acreedores del gobierno. Una vez que el gobierno venda todos sus terrenos, la deuda de compra de votos del gobierno podría quedar saldada). Aun así, hoy en día se construyen nuevas carreteras en todas partes, por parte de promotores que compran terrenos y los convierten en nuevos usos.

Los terrenos junto a las interestatales son baratos en algunos lugares y caros en otros. Ampliar las interestatales rurales no sería un problema. (Habría cierta correlación entre los peajes y la calidad/congestión de las carreteras). Los precios serían más altos donde los propietarios de las carreteras tienen poca competencia, como en Alaska, pero más bajos donde la gente tiene alternativas. Si los precios de los tramos rurales de las interestatales son demasiado altos, la gente utilizará aviones, trenes y autobuses, y los propietarios de las carreteras se verán obligados a bajar sus precios. Si crees que la interestatal te sale gratis, piénsalo de nuevo: Esos impuestos sobre la gasolina significan que ahora está pagando de uno a dos centavos por milla.

Cualquiera que quisiera construir una nueva interestatal se enfrentaría a la enorme tarea de comprar terrenos que atravesaran quizá cientos de kilómetros. Lo más probable sería ampliar las autopistas existentes. En Los Ángeles y otras grandes ciudades en las que el tráfico está constantemente atascado, los propietarios de carreteras tendrían el incentivo, y muchos fondos, de comprar propiedades a lo largo de las autopistas para poder ampliarlas. Los propietarios también tendrían incentivos para mejorar los intercambios, como el Spaghetti Junction de Atlanta. Las carreteras mejorarían en general. (Hace años entrevisté a un ingeniero de carreteras del condado, y me dijo que diseñan rampas de entrada circulares deliberadamente con radios variables -que se experimentan como cambios extraños en la curva, que te obligan a reajustar constantemente el volante- para "mantener despiertos a los conductores". ¿Cuántos de nosotros tenemos problemas para mantenernos concentrados durante quince segundos en una rampa de entrada en curva?)

Sin haber tenido un gobierno forzoso los últimos doscientos años, ¿habría surgido el sistema interestatal? No podemos saberlo, pero no debería importarnos. Sin un sistema interestatal, seguiríamos teniendo mucho comercio; probablemente más del que tenemos ahora (cuando se construyeron los ferrocarriles -en gran parte con la ayuda de las subvenciones del gobierno- gran parte de la tierra entre las costas estaba sin reclamar y, por tanto, abierta al uso. Gran parte seguiría sin ser reclamada hoy en día sin el gobierno). Tenemos lo que tenemos. Abolir el gobierno es la forma de mejorar lo que tenemos.

¿Y qué hay de que Cirrus y otros sepan tu paradero? Este posible problema de privacidad ya está siendo resuelto por el mercado. En primer lugar, la mayoría de las carreteras privadas probablemente ni siquiera cobrarían peaje. Las calles de los distritos comerciales serían mantenidas por los comerciantes locales, que tendrían un incentivo para mantenerlas en buen estado y permitir el libre acceso. Las calles residenciales, por su parte, no serían tan transitadas como para que los residentes tuvieran un incentivo para cobrar peaje. Por tanto, no habría sensores de carretera que registraran los movimientos de los vehículos en las zonas comerciales y residenciales.

En segundo lugar, el mercado ya ha desarrollado un efectivo digital, similar a una tarjeta de larga distancia prepagada. Al igual que ahora se pueden comprar minutos de teléfono de larga distancia de forma anónima en las tiendas de conveniencia, se podrían comprar millas de peaje con dinero en efectivo y pegar la tarjeta magnética de millas bajo un guardabarros. Los propietarios de las carreteras y las redes de gestión de transacciones no tendrían que saber nunca quién es usted. Esta tecnología ya está muy extendida. Sólo si prefieres conducir a crédito y que un proveedor de gestión de redes te facture mensualmente, existiría la posibilidad de un registro electrónico de tu paradero. Y habría un mercado incluso para esto: por ejemplo, muchas mujeres jóvenes y solteras, como estudiantes universitarias y jóvenes profesionales, podrían desear que alguien, de alguna manera, pueda saber siempre dónde están.

Pero todas estas cuestiones son preocupaciones de mera tecnología. Los nuevos productos, servicios y capacidades que surgen de la revolución digital pueden hacer nuestra vida más cómoda y confortable, pero sólo si se nos permite utilizarlos. El punto más importante aquí es que los hechos de la vida humana que recomiendan la privatización de las carreteras no tienen nada que ver con la tecnología. Surgen de la naturaleza humana, del hecho de que tenemos necesidades y deseos ilimitados, y preferimos actuar voluntaria y pacíficamente para perseguirlos. La tecnología del momento es irrelevante.

Aquí es donde entra Walter Block. Por primera vez en un volumen, aclara los factores humanos y económicos que demuestran que las carreteras, y cualquier parte de nuestras vidas que dependa de ellas, mejoran con la privatización, al igual que cualquier otro producto o servicio que se pueda nombrar.

Durante generaciones, los economistas de la corriente dominante han expresado objeciones previsibles a la privatización de las carreteras, como las externalidades (por ejemplo, la contaminación), el dominio eminente y la seguridad pública. Walter demuestra en este libro que, independientemente de la tecnología, las mejores soluciones son posibles, por no decir inevitables, sólo cuando la propiedad es verdadera y seguramente privada. La contribución única de Block son sus explicaciones de los mecanismos por los que la propiedad privada segura resuelve en última instancia la contaminación, la seguridad y otros problemas mejor que cualquier sistema de propiedad "pública".

La clásica prestidigitación económica utilizada por generaciones de economistas y empleados y agencias gubernamentales para justificar el control continuado de las carreteras por parte del gobierno se deshace fácilmente con el uso de los conocimientos económicos adecuados. Walter Block es el líder actual en la dilucidación de esas ideas en este contexto.

Brad Edmunds
Montgomery, Alabama

Agradecimientos

Quiero agradecer a Gordon Tullock que me haya permitido reimprimir su artículo de 1996, que aparece como capítulo 15, y a Michelle Cadin y Matthew Block, que fueron coautores de los artículos que ahora aparecen como capítulos 10 y 14, respectivamente. Agradezco a Bruce Armstrong, Troilus Bryan, Mike Cust, Chris Delanoy, Jeff Dick y Matthew Johnston la entrevista que me hicieron y que aparece como capítulo 21.

Los capítulos 8, 9, 13, 17 y 19-21 constituyen material nuevo escrito expresamente para este libro; los capítulos 1-7, 10-12, 14-16 y 18 se basan en artículos de revistas publicados anteriormente. Agradezco el permiso de reimpresión a los siguientes editores, editoriales y revistas: Hans-Hermann Hoppe, Roderick Long y Lew Rockwell, *Journal of Libertarian Studies*; *Transportation Research Record*; *Competitiveness Review*; Samuel M. Natale, *International Journal of Value-Based Management*; *Asian Economic Review*; Richard Ebeling, *The Freeman*; *Planning and Markets*; *Ética e Política/Ethics & Politics*; Catherine Pettenati y Jean Pierre Centi, *Journal des Economistes et des Etudes Humaines*; y Jesús Huerta De Soto, *Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política*.

Agradezco el apoyo financiero de las siguientes personas Charles Koch y Ed Crane del Cato Institute; David Kennedy y Anthony Sullivan de la Earhart Foundation; y Lew Rockwell del Mises Institute. Doy las gracias a Dan D'Amico, Eric Mattei, Eileen Murphy, Brian Summers y Jeff Tucker por sus útiles sugerencias, investigación y edición.

Una parte importante de este libro ya ha sido publicada anteriormente. Por tanto, es inevitable que haya alguna repetición en las páginas que siguen. Pero dada la importancia del tema y el deseo de preservar estas publicaciones anteriores, no se ha intentado rectificar esta situación. Ruego al lector que tenga paciencia al respecto.

INTRODUCCIÓN

La mayoría de las personas que lean este libro lo descartarán como los desvaríos de un lunático. Porque yo abogo por la privatización completa, total y absoluta de todas las carreteras, calles, autopistas, autovías, avenidas y otras vías vehiculares. Y lo digo en serio, muy en serio.

Esto está tan lejos del radar del análisis de las políticas públicas y al margen de las preocupaciones de los políticos, los expertos y los comentaristas, que poca gente lo tomará en serio. No sea uno de ellos. Su vida puede estar en juego. Cada año mueren más de 40.000 personas en las carreteras del país (véase el apéndice), y usted o un ser querido podrían unirse algún día a esta horrible lista.

No se deje engañar por la afirmación que se hace a menudo de que la causa real de las muertes en carretera es la velocidad, la embriaguez, el mal funcionamiento del vehículo, el error del conductor, etc. Estas son sólo causas próximas. La causa última de que muramos como moscas en accidentes de tráfico es que quienes poseen y gestionan estos bienes supuestamente en nombre del público -los diversos burócratas de las carreteras- no pueden salir de la proverbial bolsa de papel. Son ellos y sólo ellos los responsables de esta carnicería.

Esto no significa que si las vías públicas estuvieran en manos privadas el número de muertos sería cero. No lo sería. Pero, al menos, cada vez que la vida de alguien se apagara trágicamente, alguien en posición de mejorar estas condiciones peligrosas perdería dinero, y esto tiende, maravillosamente, a centrar la mente de los propietarios. Por eso no tenemos problemas similares con los plátanos, las cestas y las bicicletas, y la miríada de otros bienes y servicios que nos suministra un sistema de (relativa) libre empresa.

Si las carreteras fueran ahora empresas comerciales como lo fueron en su día en nuestra historia, y más de 40.000 personas murieran en ellas anualmente, puedes apostar tu último dólar a que Ted Kennedy y los suyos estarían celebrando audiencias en el Senado sobre el asunto. Se culparía al "capitalismo", a los "mercados", a la "codicia", es decir, a los sospechosos habituales. Pero, en realidad, son los poderes públicos los responsables de esta matanza de inocentes.

¿Hay algo de carácter práctico que pueda hacerse para resolver el problema a corto plazo? Probablemente no. Pero no hay que perder la esperanza. Justo antes del declive y la caída del comunismo en Rusia y Europa del Este, eran pocos los que pensaban que esta lacra desaparecería pronto.

Otra ventaja de este libro es que intenta demostrar la viabilidad, la eficacia y, sí, la moralidad del sistema de empresa privada, abordando un caso difícil. Si podemos demostrar que la propiedad privada y el ánimo de lucro pueden funcionar incluso en "casos difíciles" como el de las carreteras, mejor podremos argumentar en general a favor de la libre empresa.

El libro está organizado según el siguiente plan. Se expone la teoría básica de la privatización, específicamente aplicada a las carreteras. El argumento a favor de la comercialización de este sector de la economía se basa en la mejora de la seguridad vial y la disminución de la congestión del tráfico. A continuación, esta teoría se aplica a toda una serie de cuestiones relacionadas, como el seguro del automóvil, la celebración de desfiles en la vía pública y la inmigración. Los acuerdos institucionales actuales se califican de socialistas. A continuación, se da por sentado el objetivo de privatizar las arterias de tráfico, y se centra en el complejísimo proceso de llegar hasta allí desde aquí: ¿cuáles son los problemas de la transición, cómo pasarían las autoridades de una situación bajo su control a la determinación del mercado, etc.? La siguiente parte del libro se dedica a tratar las objeciones a lo anterior. Se lanzan críticas a varios comentaristas, como Gordon Tullock, Lawrence White, Herbert Mohring y Robert Poole. El libro concluye con una entrevista que me hicieron varios libertarios canadienses.

Parte I: La teoría

CAPÍTULO 1

El transporte de libre mercado: Desnacionalización de las carreteras

INTRODUCCIÓN

Si un gobierno exigiera el sacrificio de 46.700 ciudadanos¹ cada año, no cabe duda de que un público indignado se rebelaría. Si una religión organizada planea la inmolación de 523.335 fieles en una década,² no hay duda de que sería derribada. Si una secta del tipo de Manson asesinara a 790 personas para celebrar el Día de los Caídos, a 770 para inaugurar el 4 de julio, a 915 para conmemorar el Día del Trabajo, a 960 en Acción de Gracias, y solemnizara la Navidad con 355 muertes más,³ seguramente el New York Times sería elocuente sobre la carnicería, pidiendo la mayor cacería humana que esta nación haya visto jamás. Si el Dr. Spock se enterara de una enfermedad que mata a 2.077 niños⁴ menores de cinco años cada año, o si el neoyorquino Andrew Stein descubriera una residencia de ancianos que permite que mueran 7.346 ancianos al año,⁵ no se dejaría piedra sobre piedra en sus esfuerzos por combatir al enemigo. Para agravar el horror, si la empresa privada fuera responsable de esta carnicería, se produciría una reacción cataclísmica: se nombrarían grupos de investigación, el departamento de justicia buscaría violaciones de la ley antimonopolio, se encarcelaría a los ejecutivos de la empresa y se produciría un clamor indignado por la nacionalización.

La realidad, sin embargo, es que el gobierno es responsable de esa matanza: el peaje de las carreteras de nuestra nación. Ya sea a nivel local, estatal, regional o nacional, es el gobierno el que construye, dirige, gestiona, administra, repara y planifica la red de carreteras. No hay necesidad de que el gobierno se haga cargo; ya está totalmente a cargo, y con una venganza. Creo que hay una forma mejor: el mercado. El objetivo de este capítulo es explicar cómo el mercado libre puede servir para proporcionar un servicio de carreteras y autopistas, como nos ha proporcionado prácticamente cualquier otro bien y servicio a nuestra disposición.

Antes de descartar la idea como imposible, consideremos la espeluznante historia de la gestión gubernamental de las carreteras. Desde 1925, todos los años han muerto más de 20.000 personas. Desde 1929, el número de muertos nunca ha bajado de 30.000 al año. En 1962, las muertes en vehículos de motor alcanzaron por primera vez la meseta de los 40.000 y desde entonces no han bajado de ese nivel. Para dar una idea del cruel desprecio por la vida humana que tienen las autoridades de las carreteras, consideremos la siguiente afirmación sobre los primeros días del diseño y la planificación de las carreteras del gobierno:

La necesidad inmediata era sacar al país del barro, conseguir un sistema de carreteras pavimentadas que conectara todas las sedes de los condados y los centros de población con carreteras sin barro ni polvo. Estos fueron los años pioneros. La seguridad, el volumen y el funcionamiento del tráfico no se consideraban un problema. Pero a mediados de los años treinta se produjo un despertar y un reconocimiento de que estos elementos eran vitales para el funcionamiento eficaz y seguro del sistema de carreteras.⁶

En efecto, a mediados de los años treinta, casi medio millón de personas habían sido víctimas de accidentes de tráfico.⁷

En lugar de invocar la indignación del público, la gestión gubernamental de las carreteras y autopistas es un hecho aceptado. Aparte de Ralph Nader, que se limita a denunciar la inseguridad de los vehículos (sólo una parte limitada del problema), apenas se alza una voz de oposición.

El gobierno parece haber escapado al oprobio porque la mayoría de la gente achaca los accidentes de tráfico a una serie de factores distintos de la mala gestión gubernamental: embriaguez, exceso de velocidad, falta de precaución, fallos mecánicos, etc. Es típico el tratamiento realizado por Sam Peltzman, que enumera no menos de trece posibles causas de la siniestralidad sin mencionar ni una sola vez el hecho de la propiedad y la gestión gubernamental.

La velocidad de los vehículos . . . el consumo de alcohol . . . el número de conductores jóvenes, la evolución de los ingresos de los conductores . . . el coste monetario de los accidentes . . . la edad media de los coches . . . la proporción de coches nuevos con respecto al total de coches (porque se ha sugerido que mientras los conductores se familiarizan con sus coches nuevos, el riesgo de accidente puede aumentar) . . . la densidad del tráfico . . . el gasto en la aplicación de las leyes de tráfico por parte de las patrullas de carretera estatales . . . el gasto en carreteras . . . la proporción de importaciones con respecto al total de coches (porque hay pruebas de que los coches pequeños son más letales que los grandes si se produce un accidente) . . . la educación de la población . . . y la disponibilidad de atención hospitalaria (que podría reducir las muertes si se producen lesiones).⁸

Además, David M. Winch cita otra razón para la apatía de la población: la creencia de que "muchas de las personas que mueren en las carreteras tienen parte de la culpa de su muerte".⁹ Es cierto que muchas víctimas de accidentes de tráfico son parcialmente responsables. Pero esto no explica en absoluto la apatía pública hacia sus muertes. Porque las personas que mueren en el Central Park de Nueva York a última hora de la tarde también tienen, al menos en parte, la culpa de su propia muerte; hace falta una indiferencia monumental, un sentimiento de omnipotencia, un despiste o una ignorancia para embarcarse en un paseo así. Sin embargo, se compadece a las víctimas, se exige más policía y se suelen hacer protestas.

La explicación de la apatía hacia la mala gestión de las carreteras que parece más razonable es que la gente simplemente no ve ninguna alternativa a la propiedad gubernamental. Al igual que nadie se "opone" o "protesta" contra un volcán, que se cree que está fuera del control del hombre, hay muy pocos que se opongan al control gubernamental de las carreteras. Junto con la muerte y los impuestos, la gestión estatal de las carreteras parece haberse convertido en un hecho inmutable, aunque no declarado. La institución gubernamental ha planificado, construido, gestionado y mantenido nuestra red de carreteras durante tanto tiempo que poca gente puede imaginar otra posibilidad viable. Mientras Peltzman pone el dedo en las causas próximas de los accidentes de carretera, como la velocidad excesiva y el alcohol, ha ignorado el organismo, el gobierno, que se ha erigido en gestor del aparato viario. Esto es similar a culpar de una chapuza en un restaurante al hecho de que el horno se haya estropeado, o a que el camarero se haya caído en un suelo resbaladizo con una bandeja cargada. Por supuesto, las causas próximas de la insatisfacción de los clientes son la carne cruda o la comida en el regazo. Sin embargo, ¿cómo se puede

culpar a estos factores, mientras se ignora la parte de la gestión del restaurante? El trabajo del gerente del restaurante es asegurarse de que los hornos funcionen satisfactoriamente y de que los suelos se mantengan adecuadamente. Si no lo consigue, la culpa recae sobre sus hombros, no sobre los hornos o los suelos. Responsabilizamos al gatillero del asesinato, no a la bala.

Lo mismo ocurre con las carreteras. Puede que la velocidad y el alcohol sean perjudiciales para la seguridad de la conducción, pero es tarea del gestor de la carretera asegurarse de que se mantienen las normas adecuadas en relación con estos aspectos de la seguridad. Si las condiciones de inseguridad prevalecen en un aparcamiento privado de varios pisos, o en un centro comercial, o en los pasillos de unos grandes almacenes, el empresario en cuestión es el responsable. Es él quien pierde ingresos a menos que la situación se aclare. Es lógicamente falaz culpar de los accidentes a las condiciones de inseguridad, mientras se ignora al empresario cuya responsabilidad es mejorar esos factores. Mi opinión es que todo lo que se necesita para eliminar prácticamente las muertes en las carreteras es un cambio no utópico, en el sentido de que podría tener lugar ahora, incluso teniendo en cuenta nuestro estado actual de conocimientos, si sólo la sociedad cambiara lo que puede controlar: los acuerdos institucionales que rigen las carreteras de la nación.

RESPONDIENDO A LA ACUSACIÓN DE "IMPOSIBLE"

Antes de explicar cómo podría funcionar un mercado totalmente libre de carreteras, parece apropiado discutir las razones por las que es probable que tal tratamiento no reciba una audiencia justa.

Es probable que un mercado totalmente privado de carreteras, calles y autopistas sea rechazado de plano, en primer lugar por razones psicológicas. La respuesta inicial de la mayoría de la gente es algo así:

Eso es imposible. Simplemente no se puede hacer. Habría millones de muertos en accidentes de tráfico; atascos como nunca se han visto serían cosa de todos los días; los automovilistas tendrían que detenerse cada veinticinco pies y poner una centésima de penique en la caja de peaje de cada anciana. Sin el dominio eminente, habría todo tipo de obstruccionistas que montarían barricadas en los lugares más extraños. Reinaría el caos, la anarquía. El tráfico se detendría de forma fulminante, mientras todo el entramado de la economía caería sobre nuestros oídos.

Si tuviéramos que dividir esta afirmación en sus elementos cognitivos y psicológicos (o emotivos), hay que decir desde el principio que el desafío intelectual no tiene nada de reprochable. Ni mucho menos. De hecho, si no se puede responder satisfactoriamente a estas acusaciones, toda la idea de las carreteras privadas deberá considerarse un fracaso.

Hay también un elemento emotivo que es responsable, quizás, no del contenido de la objeción, sino de la forma histérica en que suele formularse y de la falta de voluntad, incluso, de considerar el caso. El componente psicológico proviene de la sensación de que la gestión gubernamental de las carreteras es inevitable y que, por tanto, cualquier otra alternativa es impensable. Es este factor emocional el que hay que rechazar de plano.

Debemos darnos cuenta de que el hecho de que el gobierno siempre¹⁰ haya construido y gestionado la red de carreteras no es necesariamente inevitable, ni el procedimiento más eficaz, ni siquiera justificable. Por el contrario, el estado de cosas que ha caracterizado el pasado es, lógicamente, casi totalmente irrelevante. El hecho de que "siempre" hayamos exorcizado a los demonios con palos de escoba para curar las enfermedades no significa

que sea la mejor manera.

Debemos luchar siempre por liberarnos de la esclavitud del statu quo. Para ayudar a escapar de "las persianas de la historia" considere esta declaración de William C. Wooldridge:

Hace varios años era estudiante en la Universidad de St. Andrews, en Escocia, y descubrí que hacer una llamada telefónica constituía uno de los mayores retos del entorno. Los teléfonos privados eran demasiado caros para ser habituales, por lo que un posible telefonista tenía que acumular primero cuatro peniques por cada llamada que deseara hacer, un proyecto complicado por la ausencia de cualquier establecimiento comercial cercano abierto más allá de la hora de las seis o las siete. A continuación, había que conseguir la atención de un operador, lo que a veces resultaba frustrante, no sé si por falta de personal o por falta de entusiasmo en la centralita. Por último, dado que la parte de tierra de la ciudad aparentemente no tenía más teléfonos que la parte de mar, a menudo había que esperar mucho tiempo incluso después de una conexión exitosa, mientras quien había contestado el teléfono buscaba a la persona a la que iba dirigida la llamada. Unas cuantas repeticiones de esta rutina acabaron con mi hábito telefónico, y me uní a mis compañeros para comunicarme en persona o por mensaje cuando era posible, y no comunicarme en absoluto cuando no lo era.

Sin embargo, la experiencia me irritó, así que planteé el tema una noche en el sótano de una antigua residencia episcopal, que ahora alberga el bar de cerveza de la asociación de estudiantes. ¿Por qué se socializaban los teléfonos? ¿Por qué no eran de propiedad privada, ya que había tan poco que perder en el servicio por la desnacionalización?

La reacción no fue, como cabía esperar, en absoluto defensiva, sino positivamente condescendiente. Debería ser evidente incluso para un estadounidense chovinista que un servicio tan importante como el sistema telefónico no podía confiarse a empresas privadas. Era inconcebible operarlo para algo que no fuera el interés público. ¿Quién había oído hablar de una compañía telefónica privada?

Esa incredulidad sólo disminuyó un poco después de una esbozada presentación de Mother Bell (entonces más joven y menos reumática que hoy), pero al menos el ejemplo de la compañía estadounidense demostró que el servicio telefónico socializado no era un hecho invariable en la ecuación del universo. Mis amigos seguían considerando la idea del teléfono privado teóricamente descabellada y políticamente absurda, pero ya no podía seguir siendo literalmente inconcebible, porque allí estábamos todos sentados alrededor de una mesa en el sótano del obispado hablando de ello. Se había hecho. Podría, por Dios, volver a hacerse. La conversación pasó necesariamente de la posibilidad a la conveniencia, a lo que los abogados llaman los méritos del caso.

Al igual que los estudiantes de St. Andrews, los estadounidenses mostramos una disposición a aceptar las funciones habituales de nuestro gobierno como competencia exclusiva del mismo; cuando el ayuntamiento siempre ha hecho algo, es difícil imaginar que lo haga otro.

Cuando se emprende una actividad por primera vez, la explotación del satélite de comunicaciones Telstar, por ejemplo, la gente siente y debate agudamente su opción por la propiedad pública o privada. La discusión sobre los costes y las ventajas de cada alternativa acompaña a la elección final. Pero una vez hecha la elección y transcurrido un tiempo, un aura de inevitabilidad envuelve el statu quo, y la conciencia de cualquier alternativa se desvanece con el tiempo.

Hoy en día, la mayoría de los estadounidenses probablemente piensan que el telégrafo pertenece naturalmente a la esfera privada, y pocos dudan de que la Oficina de Correos deba ser naturalmente un monopolio público. Sin embargo, "naturalmente", en este contexto, sólo

significa que así ha sido durante todo el tiempo que podemos recordar, una versión americanizada de la declaración de Pope de que "lo que es correcto". Sin embargo, pocos podían pensar en una justificación convincente a priori para distinguir el modo de comunicación postal del telegráfico. Al menos un Director General de Correos no pudo: en 1845 su Informe Anual profetizó la intolerable competencia del telégrafo y sugirió que podría ser apropiado que se encomendara al gobierno. En esa primera etapa de su historia, el telégrafo podría haberse convertido en un monopolio gubernamental por las mismas razones por las que ya lo era Correos, pero el mero paso del tiempo ha borrado cualquier consideración sobre si eran buenas o malas razones.¹¹

Al abogar por un mercado libre en las carreteras, en un nivel, estaremos simplemente argumentando que no hay nada único en el transporte; que los principios económicos que aceptamos como una cuestión de rutina en prácticamente todos los demás ámbitos de la experiencia humana son aplicables aquí también. O, al menos, no podemos suponer que las leyes económicas ordinarias no son apropiadas para el transporte por carretera hasta que no hayamos considerado el asunto con cierto detalle.

Dice Gabriel Roth:

[Hay un enfoque del problema de la congestión del tráfico -el enfoque económico- que ofrece una solución racional y práctica. . . . El primer paso es reconocer que el espacio vial es un recurso escaso. El segundo, aplicarle los principios económicos que encontramos útiles en la fabricación y distribución de otros recursos escasos, como la electricidad o los automóviles o la gasolina. Estos principios no tienen nada de nuevo ni de inusual, ni son especialmente difíciles. Lo que resulta difícil es aplicarlos a las carreteras, probablemente porque todos hemos sido educados para considerarlas como bienes comunitarios a disposición de todos. La dificultad no radica tanto en los tecnicismos del asunto como en la idea de que las carreteras pueden considerarse útilmente como trozos de propiedad inmobiliaria.¹²

Desgraciadamente, incluso los economistas que, como Roth, piden explícitamente que se consideren las similitudes entre las carreteras y otros bienes no están dispuestos a llevar la analogía hasta su conclusión lógica: carreteras y calles de libre empresa. En su lugar, se limitan a defender la tarificación de las carreteras, pero administrada, siempre, por las autoridades gubernamentales.

¿Qué razones hay para defender el enfoque de libre mercado para el sector de las carreteras? La primera y más importante es el hecho de que la actual propiedad y gestión gubernamental ha fracasado. El número de muertos, la asfixia en las horas punta urbanas y el mal estado de conservación del parque de carreteras son testimonios elocuentes de la falta de éxito que ha marcado el reinado del control gubernamental. En segundo lugar, y tal vez más importante, hay una razón para este estado de cosas. No es en absoluto un accidente que la operación del gobierno haya demostrado ser una debacle y que la empresa privada pueda tener éxito donde el gobierno ha fracasado.

No es sólo que el gobierno haya sido dotado de personal incompetente. Las autoridades de carreteras cuentan, a veces, con una gestión capaz. Tampoco se puede negar que al menos algunos de los que han alcanzado un alto rango en el mundo de la empresa privada han sido incompetentes. La ventaja de la que goza el mercado es el sistema automático de premios y castigos que imponen los beneficios y las pérdidas. Cuando los clientes están satisfechos, siguen patrocinando a los comerciantes que les han atendido bien. Así, estos comercios pueden obtener beneficios. Pueden prosperar y expandirse. Los empresarios que no satisfacen, en cambio, se ven pronto abocados a la quiebra.

Este es un proceso continuo que se repite día tras día. En el mercado siempre se tiende a premiar a los capaces y a disuadir a los que no son eficientes. Nunca se alcanza nada parecido a la perfección, pero la continua trituración de los inefectivos y la recompensa de los competentes, da lugar a un nivel de destreza en la gestión que no tiene parangón en ningún otro sistema. Independientemente de lo que se diga del ámbito político, éste carece por completo de este proceso de mercado. Aunque hay casos en los que la capacidad se pone de manifiesto, no hay un proceso continuo que lo promueva.

Porque esto es bien sabido, incluso elemental, hemos confiado al mercado la producción de la mayor parte de nuestros bienes de consumo y de equipo. Lo que resulta difícil de ver es que este análisis se aplica al suministro de carreteras no menos que a las plumas estilográficas, los frisbees o las cañas de pescar.

UN MERCADO LIBRE DE CARRETERAS

Pasemos ahora a considerar cómo podría funcionar un mercado libre de carreteras.¹³ A lo largo del camino, observaremos y rebatiremos las objeciones intelectuales a tal sistema. Todas las vías de transporte serían de propiedad privada: no sólo los vehículos, autobuses, trenes, automóviles, trolebuses, etc., que circulan por ellas, sino las propias carreteras, autopistas, autovías, calles, aceras, puentes, túneles y pasos de peatones por los que se realizan los viajes. Los corredores de tránsito serían tan privados como nuestra industria de comida rápida.

Como tal, todos los beneficios y responsabilidades habituales que incumben a la empresa privada afectarían a las carreteras. La razón por la que una empresa o un particular querría construir o comprar una carretera ya existente sería la misma que en cualquier otro negocio: obtener un beneficio. Los fondos necesarios se obtendrían de forma similar, mediante una emisión de acciones, un préstamo o los ahorros anteriores del comprador. Los riesgos serían los mismos: atraer a los clientes y prosperar, o no hacerlo y quebrar. Lo mismo ocurre con la política de precios; al igual que la empresa privada rara vez da hamburguesas gratis, el uso del espacio vial requeriría un pago. Una empresa de carreteras se enfrentaría a prácticamente todos los problemas que comparten otras empresas: atraer mano de obra, subcontratar, mantener a los clientes satisfechos, hacer frente a los precios de los competidores, innovar, pedir préstamos, expandirse, etc. Por tanto, el propietario de una carretera o calle sería un empresario como cualquier otro, con los mismos problemas, oportunidades y riesgos.

Además, al igual que en otros negocios, habría facetas propias de esta industria en particular. El empresario de carreteras tendría que intentar contener la congestión, reducir los accidentes de tráfico, planificar y diseñar nuevas instalaciones en coordinación con las autopistas ya existentes, así como con los planes de otros para una nueva expansión. Tendría que establecer las "reglas de la carretera" para lograr mejor estos y otros objetivos. Se esperaría que la industria de la carretera realizara todas y cada una de las tareas que ahora llevan a cabo las autoridades de las vías públicas: rellenar baches, instalar señales de tráfico, guardarraíles, mantener las marcas de los carriles, reparar las señales de tráfico, etc. para la miríada de "mobiliario de carretera" que mantiene el tráfico en movimiento.

Aplicando los conceptos de pérdidas y ganancias al sector de las carreteras, podemos ver por qué la privatización supondría casi con toda seguridad una ganancia en comparación con el actual sistema nacionalizado de gestión de carreteras.

En lo que respecta a la seguridad, actualmente no hay ningún gestor de carreteras que pierda económicamente si la tasa de accidentes en "su" autopista aumenta o es superior a la de otras vías de transporte comparables. Un funcionario cobra su sueldo anual independien-

-tamente del número de accidentes que se acumulan bajo su dominio. Pero si fuera un propietario privado de la carretera en cuestión, que compite con otras muchas empresas de autopistas (así como con otros medios de transporte como aerolíneas, trenes, barcos, etc.), y cuyo sustento financiero depende completamente de los pagos voluntarios de clientes satisfechos, entonces sí que saldría perdiendo si su carretera tuviera un mal historial de seguridad (suponiendo que los clientes deseen y estén dispuestos a pagar por la seguridad). Por tanto, tendría todos los incentivos para intentar reducir los accidentes, ya sea mediante innovaciones tecnológicas, mejores normas de circulación, mejores métodos de selección de conductores ebrios y otros indeseables, etc. Si fracasara, o lo hiciera menos bien que su competencia, acabaría siendo destituido de su puesto de responsabilidad. Al igual que ahora esperamos mejores ratoneras de un sistema de empresa privada que recompensa el éxito y penaliza el fracaso, también podríamos contar con un sistema de propiedad privada para mejorar la seguridad de las carreteras. Así, como respuesta parcial a la objeción de que la propiedad privada supondría la muerte de millones de personas en accidentes de tráfico, respondemos: "En la actualidad, hay millones de personas que han sido masacradas en las carreteras de nuestra nación; un cambio al sistema de empresa llevaría a un descenso precipitado de la tasa de muertes y lesiones, debido a las fuerzas de la competencia."

Otra objeción común a las carreteras privadas es el espectro de tener que detenerse cada pocos metros y echar una moneda en una caja de peaje. Esto simplemente no ocurriría en el mercado. Para ver por qué no, imaginemos un campo de golf comercial que funcione con un procedimiento similar: obligando a los golfistas a hacer cola en cada hoyo, o exigiendo el pago cada vez que den un golpe a la pelota. Es fácil ver lo que le ocurriría a la cretina dirección de una empresa así: perdería rápidamente clientes y se arruinaría.

Si las carreteras fueran de propiedad privada, ocurriría el mismo proceso. Cualquier carretera con, digamos, quinientas cabinas de peaje por kilómetro, sería evitada como la peste por los clientes, que frecuentarían gustosamente una carretera con menos obstáculos, incluso con un mayor coste monetario por kilómetro. Se trataría de un caso clásico de economías de escala, en el que a los empresarios les convendría comprar los derechos de cobro de peaje a los millones de titulares, para racionalizar el sistema en uno en el que menos peajes bloquearan las carreteras. Las calles que pudieran organizarse de este modo prosperarían como vías de comunicación; otras no. Así que incluso si el sistema comenzara de alguna manera en esta forma de mosaico, las fuerzas del mercado entrarían en acción, mitigando la extrema ineficiencia.

Sin embargo, no hay ninguna razón para comenzar el experimento de mercado de esta manera. En lugar de asignar arbitrariamente a cada casa de la manzana una parte de la carretera igual a su fachada multiplicada por la mitad de la anchura de la calle que tiene delante (la forma en que el ejemplo anterior se generó presumiblemente en la visión de pesadilla de alguien), hay otros métodos más acordes con la realidad histórica y con la teoría libertaria de los derechos de propiedad de los propietarios.

Un escenario seguiría el modelo de los centros comerciales: un único propietario-constructor compraría una sección de territorio y construiría carreteras y (frente a ellas) casas. Al igual que muchos constructores de centros comerciales mantienen el control sobre los aparcamientos, los centros comerciales y otras zonas "en común", el empresario continuaría la explotación de las zonas comunes, como las carreteras, las aceras, etc. Las calles, principalmente residenciales, podrían construirse de forma serpenteante, con rotondas y callejones sin salida, para desalentar el tránsito. Los peajes para los residentes, los invitados y las entregas pueden ser bajos o no existir (como en el caso de los centros comerciales modernos), mientras que el tráfico de paso puede tener tarifas prohibitivas. El sistema de pérdidas y ganancias se mantendría al margen, asegurando que el propietario cumpla efectivamente con sus responsabilidades.

Consideremos ahora una carretera cuya función principal es facilitar el tráfico de paso. Si es propiedad de una persona o empresa, que la construyó o compró los derechos de paso a los propietarios anteriores, sería una tontería que instalara docenas de puertas de peaje por kilómetro. De hecho, las puertas de peaje probablemente no serían el medio de recaudación empleado por el propietario de una carretera en absoluto. En la actualidad existen dispositivos eléctricos muy económicos¹⁴ que pueden registrar el paso de un automóvil por cualquier punto fijo de la carretera. Si se colocaran cintas electrónicas de identificación adecuadas en la superficie de cada vehículo de la carretera, no habría necesidad de un sistema de puntos de cobro de peaje que haga perder tiempo y sea costoso en mano de obra. En su lugar, cuando el vehículo pasa por el punto de control, el impulso eléctrico establecido puede transmitirse a un ordenador que puede producir una factura mensual para todas las carreteras utilizadas, e incluso enviarla por correo automáticamente. El pago de las carreteras podría facilitarse de forma tan discreta como las facturas de los servicios públicos.

Luego está el desafío del dominio eminente: la alegación de que las carreteras no podrían construirse eficazmente sin la intermediación de las leyes de dominio eminente impuestas por el gobierno, que no están a disposición de la empresa privada. El argumento carece de fundamento.

En primer lugar, debemos darnos cuenta de que incluso con el dominio eminente, y bajo el sistema de construcción de carreteras del gobierno, todavía hay límites en cuanto a dónde se puede colocar una nueva carretera. Ni siquiera un gobierno podría durar mucho tiempo si decidiera derribar todos los rascacielos del Loop de Chicago para dar paso a otra autopista. La lógica de esta limitación es obvia: costaría miles de millones de dólares reemplazar estas magníficas estructuras; una nueva autopista cerca de estos edificios, pero que no necesitara su destrucción, podría ser igualmente valiosa, pero a una fracción infinitesimal del coste.

Con o sin dominio eminente, entonces, tal carretera no podría ser construida. La empresa privada no podía permitírselo, porque las ganancias de situar la carretera sobre los cadáveres de los edificios valiosos no valdrían la pena; tampoco el gobierno podía llevar a cabo esta tarea, mientras existiera un mínimo de sentido común que le prohibiera operar completamente fuera de cualquier límite económico.

Es cierto que los propietarios de terrenos que los demás consideran sin valor podrían pedir precios exorbitantes a un promotor que pretendiera construir una carretera recta. Algunos de estos propietarios exigirían precios elevados debido a un apego psíquico (por ejemplo, la atesorada y antigua hacienda); otros, únicamente porque sabían que los planes de construcción requerían sus parcelas particulares, y estaban decididos a obtener los máximos ingresos posibles.

Pero el promotor de carreteras privadas no carece de defensas, que tienden a reducir el precio que debe pagar. En primer lugar, no es necesario que la carretera sea absolutamente recta, ni siquiera que siga los contornos naturales del terreno. Aunque uno puede preferir, por razones técnicas, el camino A, suele ser posible utilizar los caminos B a Z, todos ellos con costes más elevados. Si es así, la más barata de estas alternativas proporciona un límite superior a lo que los propietarios del camino A pueden cobrar por sus propiedades. Por ejemplo, puede ser más barato atravesar una montaña deshabitada que pagar el precio exorbitante del agricultor del valle; este hecho tiende a poner un límite al precio que pide el agricultor del valle.

En segundo lugar, el promotor de la carretera, sabiendo que se conformará con cualquiera de las cinco trayectorias, puede adquirir opciones para comprar los terrenos a lo largo de cada sitio. Si se materializa un retenedor recalitrante en cualquiera de las rutas, puede pasar a su segunda, tercera, cuarta o quinta opción. La competencia entre los propietarios a lo largo de cada una de estas trayectorias tenderá a mantener el precio bajo.

En tercer lugar, en el raro caso de un holdout que posea una parcela absolutamente esencial, siempre es posible construir un puente sobre este terreno o hacer un túnel por debajo. La propiedad del suelo no consiste en derechos de propiedad hasta el cielo o hasta el núcleo de la tierra; el propietario no puede prohibir que los aviones pasen por encima, ni tampoco un puente sobre su terreno, siempre que no interfiera con el uso de su tierra. Aunque son mucho más caras que una carretera de superficie, estas opciones vuelven a poner un límite máximo al precio que puede exigir el holdout.

También está el hecho de que el valor de los terrenos suele estar influenciado por su vecindad. Lo que contribuye al valor de una residencia es la existencia de casas vecinas, que proporcionan vecinos, amigos y compañía. Del mismo modo, el valor de una empresa comercial aumenta por la proximidad de otros negocios, clientes, contactos, incluso competidores. En la ciudad de Nueva York, la yuxtaposición de negocios, por ejemplo, las empresas de corretaje de valores, los mayoristas de flores, los intercambios de joyas, el distrito de la confección, etc., atestiguan el valor de estar situado cerca de los competidores. Si una carretera de 150 pies de ancho atraviesa el lugar, interrumpiendo por completo esta "vecindad", gran parte del valor de la propiedad del terrateniente se disipa. El riesgo de volver a quedar aislado limita el precio que se puede exigir.

En un entorno rural alejado, no cabe esperar que una carretera proyectada atraiga el gran número de clientes en efectivo necesario para sufragar gastos suntuosos en la propiedad de los holdouts. Sin embargo, será más fácil encontrar rutas alternativas en una zona poco poblada. Las ubicaciones urbanas presentan el problema contrario: será más difícil encontrar alternativas de bajo coste, pero las ganancias esperadas de una carretera que se espera que transporte millones de pasajeros pueden justificar pagos más elevados por el montaje inicial.

Por supuesto, el dominio eminente es un gran facilitador; facilita el proceso de compra de terrenos. Aparentemente, los terrenos se unen a un coste excesivamente bajo. Pero los costes reales del ensamblaje quedan así ocultos. Los propietarios se ven obligados a ceder sus propiedades a precios determinados como "justos" por la burocracia federal, no a precios que ellos aceptan voluntariamente. Aunque parece que la empresa privada tendría que pagar más que el gobierno, esto es incorrecto. El mercado tendrá que pagar el precio completo y voluntario, pero éste será, paradójicamente, menor que el pago real del gobierno (sus pagos en dinero más los valores que ha tomado por la fuerza de los propietarios originales). Esto es así porque el incentivo del beneficio para reducir los costes es totalmente inexistente en la "empresa" estatal. Además, los costes adicionales soportados por el gobierno en forma de sobornos, licitaciones amañadas, contratos de coste adicional, etc., a menudo inflarían incluso los limitados desembolsos de dinero del gobierno por encima de los costes totales de los promotores de carreteras privadas.

Otra objeción contra un sistema de carreteras privadas es el peligro de quedar aislado. La típica visión de pesadilla es algo así:

Un hombre compra un terreno. Construye una casa en él. La abastece de alimentos y trae a su familia. Cuando están todos felizmente instalados, se enteran de que la carretera que da a su casita ha sido comprada por una corporación propietaria de calles sin escrúpulos, que no le permitirá a él ni a su familia el uso de la carretera si no es a un precio indefinidamente alto. La familia puede "vivir feliz para siempre", pero sólo mientras se mantenga en su propia casa. Como la familia es demasiado pobre para permitirse un helicóptero, el intrigante propietario de la carretera tiene a la familia completamente en su poder. Si lo desea, puede matarlos de hambre hasta que se sometan.

Esto parece realmente aterrador, pero sólo porque no estamos acostumbrados a enfrentarnos a un problema así. No podría existir bajo el sistema actual, por lo que es difícil

ver cómo podría ser resuelto por las instituciones del libre mercado. Sin embargo, la respuesta es sencilla: nadie compraría una parcela sin asegurarse antes de que tiene derecho a entrar y salir a voluntad.¹⁵

Hoy en día, los contratos similares son habituales en el mercado, y no dan lugar a estos problemas de bloqueo. Los mercadillos alquilan a menudo mesas a comerciantes independientes; las bolsas de oro y diamantes suelen subarrendar puestos a pequeños comerciantes individuales; el espacio de escritorio está a veces a disposición de personas que no pueden permitirse una oficina propia. La sugerencia de que estos contratos son inviables o irrealizables, con el argumento de que el propietario del inmueble podría prohibir el acceso a su subarrendatario, sólo puede considerarse ridícula. Cualquier abogado que permitiera a un cliente firmar un contrato de arrendamiento que no especificara de antemano los derechos de acceso sería despedido sumariamente, si no inhabilitado. Esto es cierto en el presente, y también se aplicaría en una época de caminos privados.

Es prácticamente imposible predecir el contorno futuro exacto de una industria que no existe actualmente. La tarea es comparable a predecir la composición de la industria aérea inmediatamente después de los experimentos de los hermanos Wright en Kitty Hawk. ¿Cuántas compañías habría? ¿Cuántos aviones tendría cada una? ¿Dónde aterrizarían? ¿Quién entrenaría a los pilotos? ¿Dónde se comprarían los billetes? ¿Se proporcionaría comida y películas durante el vuelo? ¿Qué tipo de uniformes llevarían las azafatas? ¿De dónde saldría la financiación? Todas estas preguntas no sólo son imposibles de responder en aquella época, sino que difícilmente podrían haberse planteado. Si los primeros defensores de una "industria aérea privada" se vieran presionados para señalar, con todo lujo de detalles, todas las respuestas con el fin de defender la propuesta de que su idea era sólida, habrían tenido que fracasar.

Del mismo modo, los defensores del mercado libre de carreteras no están en condiciones de establecer el proyecto de un futuro mercado privado del transporte. No pueden decir cuántos propietarios de carreteras habrá, qué tipo de normas de circulación establecerán, cuánto costará por kilómetro, cómo intentarán los empresarios reducir los accidentes de tráfico, si los arcones de las carreteras serán más anchos o más estrechos, o qué medidas se tomarán para reducir la congestión. Tampoco podemos responder a muchas de las miles de preguntas de este tipo que probablemente surjan.

Por un lado, no son el tipo de preguntas que puedan responderse de antemano con algún grado de precisión, y no sólo en el transporte. Las mismas limitaciones habrían enfrentado los primeros intentos de especificar las configuraciones industriales en ordenadores, televisores o cualquier otra industria. Es imposible predecir el futuro de los acontecimientos industriales porque, en una situación de libre mercado, son el resultado de las acciones de toda una economía que coopera, aunque estas acciones no sean intencionadas por ningún actor individual.¹⁶ Cada persona basa sus acciones en los conocimientos limitados de que dispone.

No obstante, intentaremos un escenario, aunque no con el propósito de trazar, para siempre, la forma del mercado vial del futuro. Somos conscientes de que tales patrones deben surgir de las acciones de millones de participantes en el mercado, y serán desconocidos para cualquiera de ellos de antemano. Sin embargo, si queremos considerar las objeciones a un mercado de carreteras de forma inteligente, debemos presentar un esquema general de cómo podría funcionar dicho mercado. A continuación consideraremos algunos problemas que podrían surgir para un mercado de carreteras, y algunas posibles soluciones.

1. ¿Quién decidirá las normas de circulación?

Esta pregunta parece importante porque estamos acostumbrados a que los gobiernos determinen las normas de circulación. Algunos llegan incluso a justificar la propia existencia del gobierno con el argumento de que alguien tiene que crear las reglas de la carretera, y ese gobierno parece ser el único candidato.

En el mercado libre, cada propietario de la carretera decidirá las normas que deben seguir sus clientes, al igual que hoy en día las normas de comportamiento adecuado en algunos lugares están determinadas, en gran medida, por el propietario de la finca en cuestión. Así, los emporios de patinaje sobre ruedas y sobre hielo deciden cuándo y dónde pueden pasear sus clientes, con o sin patines. Las boleras suelen exigir unos zapatos especiales para jugar a los bolos y prohíben pasar de una determinada línea para derribar los bolos. Los restaurantes exigen que los comensales se comuniquen con su camarero y ayudante de camarero, y que no vayan a la cocina a consultar con el chef.

No hay reglas de circulación "dadas por Dios". Aunque hubiera sido conveniente que Moisés recibiera una lista de las diez mejores reglas para el camino, no fue así. Tampoco los legisladores han recibido ninguna dispensa especial de lo alto. Por lo tanto, le corresponde al hombre descubrir qué reglas pueden minimizar los costes y los accidentes, y maximizar la velocidad y la comodidad. No hay mejor medio para ese descubrimiento que el proceso competitivo. El Sr. Glumph, de la compañía de autopistas Glumph, decide un conjunto de reglas. Cada uno de sus competidores decide una versión (ligeramente) diferente. Luego, el consumidor, por su elección de patrocinio o no, apoya a uno u otro. En la medida en que patrocina a Glumph y evita a sus competidores, suscribe y apoya las decisiones originales de Glumph. Si Glumph pierde demasiados clientes, se verá obligado a cambiar sus normas (u otras prácticas) o a enfrentarse a la quiebra. De este modo, las fuerzas del mercado se desatan para hacer su parte en el proceso de descubrimiento. Puede que nunca alcancemos el conjunto de reglas perfectas que maximicen la consecución de todos los objetivos imaginables, pero la tendencia hacia este fin siempre operará.

2. Si se permite un mercado libre de carreteras y se producen quiebras, ¿qué se hará con el estrago creado para las personas que dependen de ellas?

La quiebra de las empresas de carreteras puede ser el resultado de las operaciones del mercado. Hay insolvencias en todos los ámbitos de la economía, y sería poco probable que esta maldición pasara por el sector de las carreteras. Sin embargo, lejos de ser una calamidad, las quiebras son paradójicamente un signo de una economía sana.

Las quiebras tienen una función. Procedentes de un error de gestión ante el cambio de circunstancias, las quiebras tienen varios efectos beneficiosos. Pueden ser una señal de que los consumidores ya no pueden obtener el máximo beneficio de un tramo de terreno utilizado como autopista; puede haber un uso alternativo de mayor categoría. Aunque es posible que el tema no se plantee nunca en el marco de la administración pública, seguramente en algún momento de los últimos diez siglos se construyeron carreteras que (desde el punto de vista del presente) no deberían haberse construido; o, aunque merecieran la pena construirse originalmente, hace tiempo que han superado su utilidad. Queremos que nuestro sistema sea capaz de reconocer los errores y actuar para corregirlos. El sistema de propiedad pública es deficiente, en comparación, precisamente porque la quiebra y la conversión a un uso más valioso nunca existe como alternativa seria. Los errores están, más bien, "congelados en el cemento", para no ser cambiados nunca.

¿Realmente querríamos aplicar el actual sistema no concursal que prevalece en la gestión de carreteras del gobierno a cualquier otra industria? ¿Sería más eficiente mantener todas las tiendas de comestibles, una vez construidas, para siempre? Por supuesto que no. Forma parte de la salud de la industria de la alimentación que se permita que las tiendas que ya no son necesarias pasen a mejor vida, dejando espacio a las que tienen mayor demanda. Lo mismo ocurre con la industria de las carreteras. Al igual que es importante para el funcionamiento del cuerpo que las células muertas desaparezcan, dando paso a una nueva vida, también es necesario para el buen funcionamiento de nuestra red de carreteras que se permita que algunas pasen a mejor vida.

La quiebra puede servir para un segundo propósito. Una empresa puede fracasar, no porque ya no sea necesaria la carretera, sino porque la gestión privada es tan inepta que no puede atraer y retener a suficientes pasajeros para cubrir todos sus costes. En este caso, la función que cumple el procedimiento de quiebra sería liberar a los propietarios ineficaces de la carretera, ponerla en manos de los acreedores y, posteriormente, en manos de una mejor gestión.

3. ¿Cómo se contrarrestarían los atascos en el mercado libre?

Si las carreteras de toda una sección de la ciudad (por ejemplo, el Upper East Side de Manhattan), o todas las calles de una pequeña ciudad estuvieran completamente bajo el control de una empresa, la congestión del tráfico no presentaría ningún problema nuevo. La única diferencia con el sistema actual sería que el responsable sería una empresa privada y no la administración de carreteras. Por tanto, sólo cabe esperar que las fuerzas de la competencia mejoren la situación.

Por ejemplo, uno de los bloqueos más frecuentes del tráfico, y que no ayuda en absoluto a la circulación general de los automovilistas, es el automóvil atrapado en una intersección cuando el semáforo ha cambiado. Esta situación se produce al entrar en una calle transversal, con la esperanza de cruzarla para que, cuando cambie el semáforo, se esté por delante de los vehículos que salgan de esa calle. En la figura 1 adjunta (véase más abajo), un automovilista circula hacia el oeste por la calle Side. Aunque Side Street, al oeste de Main Street, está repleta de coches, entra en la intersección entre Main Street y Side Street; espera que, para cuando Main Street vuelva a tener el semáforo en verde, los coches que le preceden avancen, dejándole espacio para salir de la intersección.

Sin embargo, con demasiada frecuencia, lo que ocurre es que el tráfico que le precede en la calle lateral permanece parado, y el automovilista queda atrapado en medio de la intersección. Entonces, incluso cuando el tráfico está señalizado para moverse hacia el norte en la calle principal, no puede; debido a la impaciencia de nuestro motorista, él y sus compañeros están ahora atrapados en la intersección, bloqueando el tráfico en dirección norte. Si este proceso se repite en las cuatro intersecciones que rodean una manzana (véase la figura 2) puede (y de hecho lo hace) paralizar prácticamente el tráfico en toda la zona circundante.

Figura 1

	Calle principal	(norte)
Calle lateral		

Actualmente, la normativa gubernamental prohíbe entrar en una intersección cuando no hay espacio en el otro lado. Esta norma no viene al caso. La cuestión no es si un sistema de tráfico exige legalmente determinadas acciones, sino si esta norma tiene éxito o no. Si la mera aprobación de una ley fuera suficiente, todo lo que se necesitaría para volver al Jardín del Edén sería una "legislación habilitante". Lo que se necesita, además de las normas de circulación adecuadas, es la consecución real de la conformidad de los automovilistas con esas normas. En lo que respecta a este problema, las empresas privadas de carreteras tienen una ventaja comparativa sobre los gobiernos. Porque, como hemos visto, si un gobierno fracasa en este tipo de misión, no hay ningún proceso por el que se le exima de sus obligaciones; mientras que, si una empresa privada fracasa, la retribución, en forma de quiebra, será rápida y total. Otra empresa de la calle, y aún otra, si es necesario, evolucionará a través del proceso de mercado, para mejorar las cosas.

Figura 2

	Broadway		Calle principal	
				Calle principal
				Calle Maple

Es imposible saber, de antemano, qué medios emplearán las empresas privadas de carreteras para librar sus territorios de esta amenaza.

Al igual que las universidades privadas, los estadios de atletismo, etc., aplican ahora normas cuyo objetivo es el buen funcionamiento de las instalaciones, los propietarios de las carreteras podrían imponer multas para garantizar la obediencia a las normas. Por ejemplo, los automóviles atascados en una intersección podrían ser registrados por el sistema de control informático de la carretera, y se les cobraría una cantidad extra por esta infracción de conducción, en una factura detallada.¹⁷

4. ¿Qué problemas surgirían en cada calle que fuera propiedad de una empresa o un particular?

Podría parecer que los problemas son insolubles. Cada propietario tendría un incentivo para animar a los conductores de su propia calle a esforzarse al máximo para llegar a la siguiente manzana, sin tener en cuenta el tráfico de la calle transversal. (Cuanto más vehículos pasen por ella, mayores serán las tasas que se puedan cobrar). La calle principal, en este escenario, instaría a sus clientes, que viajan hacia el norte, a meterse en la intersección entre ella y la calle lateral, para pasar cuando cambie el siguiente semáforo. La dirección de Side Street haría lo mismo: animar a los conductores que se dirigen al oeste a intentar cruzar por Main Street, sin importar si hay espacio al otro lado. Desde este punto de vista, cada propietario de la calle adoptaría una postura extremadamente estrecha; trataría de maximizar sus propios beneficios y no se preocuparía demasiado por imponer costes a los demás.

La respuesta a este dilema es que nunca podría darse en un mercado libre, basado en derechos de propiedad privados, individuales y específicos. Porque en un sistema así, todos

los aspectos de la carretera son propiedad, incluida la propia intersección. En un sistema completo de propiedad privada, la intersección debe ser propiedad de la empresa de la calle principal, de la empresa de la calle lateral o de un tercero. Tan pronto como los derechos de propiedad de la intersección entre las dos calles se especifican completamente (en cualquiera de estas tres formas) todos estos problemas y dilemas cesan.

Supongamos que la Main Street Company ha sido la primera en llegar al lugar. En ese caso, es la propietaria de una cadena ininterrumpida de propiedades, conocida como Main Street. Poco después, la Side Street Company se plantea construir. Ahora bien, esta última empresa sabe perfectamente que toda la Main Street es propiedad privada. No se puede justificar la construcción de una calle transversal que pase por encima de la propiedad de Main Street. Sin embargo, la empresa Main Street tiene todos los incentivos para acoger una calle lateral, si no para construirla ella misma, ya que la nueva calle mejorará su propia propiedad si los clientes pueden utilizarla para llegar a otros lugares. Una calle de la ciudad que no tiene opciones de cruce no funciona realmente como vía de acceso; sería más bien una autopista de acceso limitado en medio de la ciudad. Las dos empresas tendrán que llegar a un acuerdo mutuamente satisfactorio. Es de suponer que la Compañía de Calles Laterales tendrá que pagar por el derecho a construir una calle transversal. Por otro lado, si los propietarios de Main Street pretenden utilizarla como autopista de acceso limitado, la Side Street Company tendrá que construir por encima, por debajo o alrededor de ella, pero no a través de ella. (Como parte del contrato entre las dos partes, tendría que haber un acuerdo relativo a los automóviles que se queden atascados en la intersección. Es de suponer que esto estaría prohibido).

Dado que la propiedad original de la Side Street Company sería la misma desde el punto de vista analítico que el caso que acabamos de considerar, pero con los nombres de las empresas invertidos, podemos pasar a considerar la propiedad de un tercero.

Si la intersección de las dos calles es propiedad de un tercero, entonces es él quien decide los conflictos entre las dos empresas viales. Dado que sus intereses estarían mejor servidos por un tráfico fluido, la presunción es que el propietario de la intersección actuaría para minimizar las posibilidades de que los automovilistas de cualquiera de las dos calles quedaran aislados en la intersección al cambiar el semáforo.

Este análisis de la situación de la propiedad en relación con las calles transversales y sus intersecciones nos permitirá responder a varios otros problemas posiblemente desconcertantes.

5. ¿Cómo se repartiría el tiempo de semáforo en la libre empresa?

Por supuesto, la mayoría de los propietarios de calles, si pudieran elegir, preferirían la luz verde para su calle el 100% de las veces. Sin embargo, esto equivaldría a una autopista de acceso limitado. Si va a ser una calle de la ciudad, una carretera debe contentarse con menos. ¿Qué proporción de luces rojas y verdes debe asignarse a cada calle?

Si todas las calles de un barrio son propiedad de una empresa, ésta decide esta cuestión, presumiblemente con la intención de maximizar sus beneficios. De nuevo, y por las mismas razones, podemos esperar un trabajo más eficaz de ese propietario "privado", que de un aparato gubernamental de la ciudad.

En el caso de que la intersección sea propiedad de un tercero, los dos propietarios de la calle transversal pujarán por el tiempo de luz verde. *Ceteris paribus*, la presunción es que el propietario de la calle con mayor volumen de tráfico conseguirá pujar por más tiempo de semáforo verde. Si el propietario de la calle con mayor volumen de tráfico se negara a pujar por una proporción elevada del tiempo de semáforo en verde, sus clientes tenderían a acudir

a los competidores, que podrían ofrecer más semáforos en verde y, por tanto, un viaje más rápido.

Un resultado similar se produciría con dos propietarios de calles, independientemente de la dispersión de la propiedad.¹⁸ Es fácil ver esto si la empresa de calles más grande es dueña de las intersecciones. La empresa más grande simplemente se quedaría con una alta proporción ($2/3$, $3/4$, o quizás incluso $4/5$) del tiempo de luz verde para sí misma, vendiendo sólo la pequeña fracción restante a la calle lateral de la intersección. Pero el resultado sería muy parecido si la carretera más pequeña fuera propietaria de las intersecciones comunes. Aunque la empresa de carreteras relativamente poco transitada quisiera quedarse con la mayor parte de los semáforos en verde, se daría cuenta de que no puede permitírselo. La calle más transitada, que representa una clientela dispuesta a pagar mucho más por los privilegios de los semáforos verdes, hará que el propietario de la calle pequeña se sienta muy tentado a aceptar un fuerte pago para renunciar a la mayor parte de su tiempo de semáforo verde. En otras palabras, los clientes de la calle principal, mediante pagos indirectos a través del propietario de la calle principal, pujarán por quitarle tiempo al menor número de clientes que utilizan la calle menor. Este principio está muy arraigado en el mundo de los negocios y se pone de manifiesto cada vez que una empresa subalquila un espacio que podría haber utilizado para satisfacer a sus propios clientes, porque recibe más ingresos subalquilando que conservando el local para su propio uso.

La disposición de semáforos escalonados (los semáforos se ponen continuamente en verde, por ejemplo, cuando un automóvil que avanza a 25 mph. se acerca a ellos) puede presentar algunas dificultades conceptuales pero, de nuevo, son fáciles de superar. Por supuesto, no hay prácticamente ningún problema si una empresa es propietaria de todas las carreteras o si la carretera principal (la que se va a escalonar) es de propiedad continua. La única cuestión se plantea cuando las calles laterales son de propiedad continua, y son las avenidas principales las que van a recibir las luces escalonadas. (Estamos asumiendo que el escalonamiento no puede ser eficazmente instituido tanto para las calles de norte a sur como para las que se cruzan de este a oeste, y que el escalonamiento está mejor situado en las carreteras principales que en las laterales).

En estas condiciones, hay varias soluciones posibles. Por un lado, las avenidas principales, al poder aprovechar mejor el sistema de escalonamiento, pueden simplemente comprar (o alquilar) los derechos de programación de las luces para que el escalonamiento tenga lugar en las vías principales. Las vías laterales, incluso como propietarias de las intersecciones, sólo estarían interesadas en la proporción de cada minuto que sus semáforos pudieran permanecer en verde; les sería indiferente la necesidad de escalonamiento. Dado que esto es precisamente lo que desean las carreteras principales, parece que sería factible llegar a un acuerdo mutuamente ventajoso.

Otra posibilidad es que las carreteras principales, más capaces de utilizar las capacidades de escalonamiento que les confiere la propiedad de las intersecciones (y quizás más capaces de utilizar las otras ventajas otorgadas a sus propietarios) simplemente se pongan de acuerdo para comprar las intersecciones en su totalidad. De ser así, se pasaría de la propiedad de las intersecciones por parte de las empresas de las calles secundarias a la de las empresas de las calles principales.

Otra alternativa sería la integración de la propiedad. No tenemos ni idea del tamaño óptimo de la empresa de carreteras (una sola manzana, una sola carretera, una carretera continua, una ciudad pequeña, etc.), por lo que las reflexiones en este sentido sólo pueden considerarse especulativas. Sin embargo, en lo que respecta a la facilidad de coordinación de los sistemas de luces escalonadas, es muy posible que lo más grande sea lo mejor. Si es así, habrá una tendencia de mercado a la fusión, hasta que estas economías se agoten.

Recapitulemos. Hemos comenzado indicando la actual mala gestión de las carreteras por parte del gobierno. Hemos afirmado que, dado el statu quo de la gestión gubernamental, no es probable que las mejoras sean suficientes. Hemos explorado brevemente una alternativa -el mercado libre en la propiedad y gestión de las carreteras- y hemos mostrado cómo podría resolver una serie de problemas, y hemos rechazado algunas objeciones poco sofisticadas. Ahora estamos preparados para examinar con cierto detalle cómo los propietarios privados de carreteras podrían competir en el mercado.

CÓMO PODRÍAN COMPETIR LOS PROPIETARIOS DE CARRETERAS PRIVADAS

En las raras ocasiones en las que los economistas de la corriente dominante han considerado la viabilidad de la propiedad privada de las carreteras, ésta ha sido rechazada sumariamente, basándose en la imposibilidad de competencia entre los propietarios de carreteras privadas. Al considerar este punto como casi intuitivamente obvio, los economistas no se han embarcado en largas cadenas de razonamiento para refutarlo. Así, dice Smerk, de forma bastante cortante, "las carreteras no podrían suministrarse muy bien sobre una base competitiva, por lo que son suministradas por los distintos niveles de gobierno".¹⁹

Los economistas, sin embargo, están dispuestos a exponer, en gran medida, la necesidad de las condiciones de la competencia perfecta, si la eficiencia debe prevalecer en el sector privado. Una de las principales razones por las que no se ha aceptado la idea de la empresa privada para las carreteras es la afirmación de que la competencia perfecta no puede existir en este ámbito.

Un ejemplo típico de este tipo de pensamiento es el de Haveman. Dice él:

Para que el sector privado de la economía -el sistema de mercado- funcione eficazmente, deben cumplirse una serie de condiciones. De hecho, estas condiciones son esenciales para que el sector privado actúe en beneficio del interés público. . . . [Es la ausencia de estas condiciones lo que a menudo da lugar a las demandas de acción del sector público [gobierno]].²⁰

Estas condiciones de competencia perfecta son ampliamente conocidas: numerosos compradores y vendedores, de modo que ninguno de ellos sea lo suficientemente grande como para "afectar al precio"; un bien homogéneo; y una información perfecta. Uno de los problemas que plantea el requisito estricto de que una industria cumpla estas condiciones, o de lo contrario se vea relegada al funcionamiento del gobierno, es que prácticamente no hay ninguna industria en una economía de la vida real que permanezca en el sector privado. Casi todas las industrias tendrían que ser nacionalizadas, si se siguiera el programa implícito de Haveman. Esto es fácil de ver una vez que nos damos cuenta de lo verdaderamente restrictivas que son estas condiciones. El requisito de homogeneidad, por sí mismo, sería suficiente para prohibir la mayoría de los bienes y servicios en una economía moderna y compleja. A excepción de las chinchetas, las gomas, los clips y otros productos de este tipo, apenas hay productos que no difieran, aunque sea ligeramente, a los ojos de la mayoría de los consumidores. La información perfecta impide que incluso los productos agrícolas básicos se incluyan en la rúbrica de la competencia perfecta. Esto puede verse en una bolsa mercantil de Chicago que funcione bien. Si la información fuera completa y estuviera al alcance de todos, no existiría ese mercado de productos básicos.

No "afectar al precio" también presenta dificultades. Por muy pequeña que sea la parte del mercado total de un solo individuo, siempre puede esperar un precio ligeramente más alto que el habitual. Dada la falta de información perfecta, normalmente (pero no siempre) habrá alguien dispuesto a comprar al precio más alto.

Por lo tanto, no se puede sostener la objeción a las carreteras privadas por ser incompatibles con la competencia perfecta. Es cierto que esta industria no podría mantener las normas rígidas que exige la competencia perfecta, pero tampoco puede hacerlo la mayoría. Al señalar que la competencia perfecta no puede aplicarse a las carreteras, no hemos admitido en absoluto que la competencia entre los distintos propietarios de carreteras no sea un proceso vigoroso y rival. Por el contrario, si admitiéramos que la competencia perfecta puede aplicarse a las carreteras, tendríamos que retractarnos de nuestra afirmación de que también podría darse una competencia vigorosa. Porque la competencia perfecta y la competencia en el sentido ordinario de la palabra (que implica rivalidad, intentos de alejar a los clientes de los demás) son opuestas e inconsistentes entre sí.²¹

En el modelo de competencia perfecta, cada vendedor puede vender todo lo que quiera al precio de mercado dado. (Se supone que cada competidor perfecto se enfrenta a una curva de demanda perfectamente elástica). Una interpretación típica de este punto de vista la ofrecen Stonier y Hague:

La forma de la curva de ingresos medios [curva de demanda] de cada empresa dependerá de las condiciones del mercado en el que la empresa vende su producto. A grandes rasgos, la curva de ingresos medios de una empresa será tanto más elástica cuanto mayor sea la competencia de sus rivales y el número de sustitutos bastante cercanos a su producto. Como es habitual, es posible precisar los casos límite. Un caso límite se da cuando hay tantos competidores que producen sustitutos tan cercanos [el modelo de competencia perfecta] que la demanda del producto de cada empresa individual es infinitamente elástica y su curva de ingresos medios es una línea recta horizontal. Esto significa que la empresa puede vender la cantidad de producto que desee al precio de mercado vigente. Si la empresa sube su precio, entonces, debido a la facilidad con la que se puede comprar el mismo producto, o uno muy similar, a los competidores, perderá todos sus clientes. Si la empresa baja su precio, se verá desbordada por los pedidos de los clientes que desean aprovechar su reducción de precio. La demanda -y la elasticidad de la demanda- de su producto sería infinita.²²

En estas condiciones, la competencia en el sentido habitual de oposición, contención, rivalidad, etc., sería totalmente inexistente. ¿Dónde está la necesidad de atraer a los clientes de otras empresas hacia uno mismo si cada uno de los llamados "competidores" puede "vender todo lo que quiera de su producto al precio de mercado vigente"? ¿Para qué salir a competir si uno tiene garantizados todos los clientes que pueda desear? Si se supone que la "competencia" indica un comportamiento rival, uno pensaría que la "competencia perfecta" denotaría una especie de supercontención. En cambio, a fuerza de una definición engañosa, significa todo lo contrario: una existencia muy pasiva, en la que las empresas no tienen que salir a buscar activamente clientes.

Una vez más, podemos ver que rechazar la posibilidad de una competencia perfecta en un sector de carreteras no equivale en absoluto a conceder que no puede haber competencia rival entre los distintos propietarios de carreteras. Paradójicamente, sólo si la competencia perfecta fuera aplicable a las carreteras tendríamos que considerar la posibilidad de que el proceso de competencia no fuera adaptable a las carreteras.

En contraste con la noción pasiva de la competencia perfecta, que ha ocupado el centro de la profesión económica durante las últimas décadas, existe una nueva comprensión de la

competencia, en el sentido de proceso de mercado, que está llamando cada vez más la atención.

En lugar de concentrarse en la maximización de los fines, suponiendo que los medios son escasos, como hace la noción robbinsiana²³ de la competencia perfecta, la visión del proceso de mercado parte del supuesto realista de que los medios, aunque escasos, no están dados, sino que hay que buscarlos activamente. La asignación de los medios escasos entre los fines que compiten es un procedimiento pasivo cuando se conocen los medios y los fines. Todo lo que hay que hacer puede ser realizado por un ordenador convenientemente programado. Pero la búsqueda activa de los fines y los medios en primer lugar es una tarea que sólo puede realizar el talento empresarial: activo, no pasivo. El empresario, al que se le niega su papel crucial en la visión del mundo de la competencia perfecta, ocupa el centro de la escena en la concepción del proceso de mercado.

En lugar de limitarse a economizar, el empresario busca nuevas y hasta ahora desconocidas oportunidades de beneficio; no se contenta con asignar unos medios determinados a unos fines ya seleccionados, sino que abre nuevos caminos, buscando continuamente nuevos fines y diferentes medios. Afirma Israel Kirzner, uno de los precursores de esta forma de ver la economía:

Hemos visto que el mercado procede a través de la competencia empresarial. En este proceso, los participantes en el mercado se dan cuenta de las oportunidades de ganancia: perciben las discrepancias de precios (ya sea entre los precios ofrecidos y pedidos por los compradores y vendedores del mismo bien o entre el precio ofrecido por los compradores para un producto y el pedido por los vendedores para los recursos necesarios) y se mueven para capturar la diferencia para sí mismos a través de su compra y venta empresarial. La competencia, en este proceso, consiste en percibir las posibilidades de ofrecer oportunidades a otros participantes en el mercado que sean más atractivas que las que se ofrecen actualmente. Es un proceso esencialmente rival. . . (que) ... consiste no tanto en la consideración que los responsables de la toma de decisiones tienen por las probables reacciones futuras de sus competidores como en su conciencia de que, al tomar sus decisiones actuales, ellos mismos están en condiciones de hacer algo mejor por el mercado que lo que están dispuestos a hacer sus rivales; no consiste en que los participantes en el mercado reaccionen pasivamente a unas condiciones dadas, sino en que aprovechen activamente las oportunidades de beneficio cambiando positivamente las condiciones existentes.²⁴

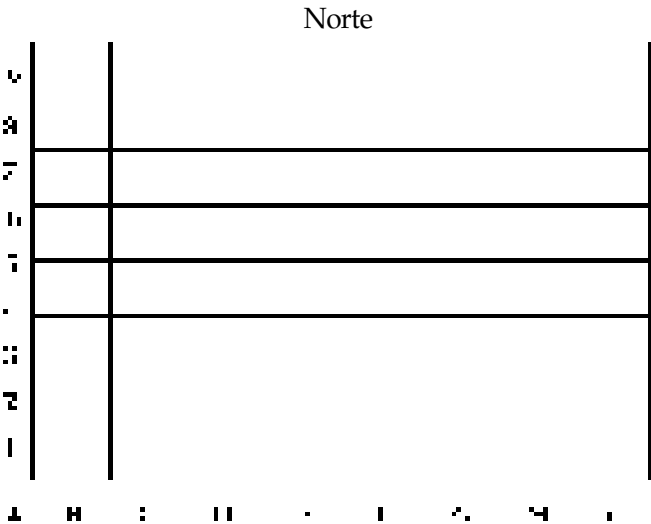
Este proceso de mercado competitivo puede aplicarse a la industria de la carretera. Los empresarios de la carretera pueden buscar continuamente nuevas y mejores formas de prestar servicios a sus clientes. No hay ninguna razón por la que las empresas de carreteras no deban competir activamente con otras empresas de este tipo por la continuidad y el aumento de los peajes de sus clientes. Puede que no haya millones de compradores y vendedores de servicios de transporte por carretera en todos y cada uno de los lugares imaginables (ni tampoco en ninguna industria), pero esto no impide una vigorosa rivalidad entre los participantes del mercado, por muchos que sean.

¿Cómo puede funcionar esto?

Consideremos, para simplificar, una ciudad distribuida en sesenta y cuatro manzanas, como en un tablero de damas (véase la figura 3). Podemos etiquetar convenientemente las avenidas norte-sur o verticales de la A a la I, y las calles este-oeste u horizontales de la 1 a la 9. Si una persona quiere viajar desde el cruce de la calle Primera y la avenida A hasta la calle Novena y la avenida I, puede tomar varios caminos. Puede ir hacia el este por la calle Primera

hasta la avenida I, y luego hacia el norte por la avenida I, hasta la calle Novena, un viaje horizontal y luego vertical. O puede ir primero hacia el norte hasta la calle Novena, y luego hacia el este por la calle Novena hasta la Avenida I. También puede seguir cualquier camino en zigzag; hacia el este por la calle Primera hasta la Avenida B; hacia el norte por la Avenida B hasta la calle Segunda; hacia el este de nuevo, por la calle Segunda hasta la Avenida C; hacia el norte por la C hasta la calle Tercera, etc. Además, existen numerosas trayectorias intermedias entre el zigzag puro y el giro único.

Figura 3



Estas posibilidades no abren un número indefinidamente grande de caminos, como podrían exigir los dictados de la competencia perfecta. Sin embargo, son lo suficientemente numerosas como para servir de base a una competencia rival, en la que un empresario de carreteras, o un conjunto de empresarios, trata de ofrecer canales de transporte mejores y más baratos que los demás.

Consideremos el tráfico que desea ir desde el cruce de la calle Primera y la avenida D hasta la calle Novena y la avenida D. (Las intersecciones pueden considerarse como pueblos o ciudades enteras, y las calles como carreteras reales o potenciales). Si la Avenida D es propiedad de una empresa, podría pensarse que aquí no hay competencia posible. Porque la mejor ruta es, obviamente, la que sube por la avenida D desde la calle Primera a la Novena. Aunque esto es cierto, sigue habiendo competencia potencial de las avenidas C y E (e incluso de las B y F). Si la corporación de la avenida D cobra precios abusivos, el cliente puede utilizar las vías alternativas de la C o la E (o, en caso de apuro, la B o la F, o incluso la A o la G, si es necesario). Una segunda fuente de competencia potencial se deriva, como hemos visto, de la posibilidad de construir otra vía por encima de la carretera en cuestión, o de hacer un túnel por debajo de ella. Consideremos de nuevo la gestión de la avenida D, que cobra un precio escandalosamente alto. Además de la competencia que suponen las carreteras cercanas, la competencia puede venir dada por la doble, triple o cuádruple cubierta de la carretera.

La literatura sobre el transporte no ignora la posibilidad de duplicar las carreteras, hacer túneles o añadir rampas aéreas. Por ejemplo, Wilfred Owen nos dice

La terminal de autobuses de la Autoridad Portuaria de Nueva York ayuda a aliviar la congestión del tráfico en el centro de Manhattan. Aproximadamente el 90% de las salidas de autobuses interurbanos y de los pasajeros de autobuses interurbanos del centro de Manhattan se originan en esta terminal. El desvío de este tráfico por las rampas aéreas de la terminal al túnel Lincoln ha sido equivalente a añadir tres calles transversales.²⁵

John Burchard elogia el doble entarimado de la siguiente manera:

En un corto tramo de East River Drive [en Nueva York] hay terrazas con césped que se extienden por encima de los carriles de tráfico hasta el borde del East River, una ventaja especial para los habitantes de los apartamentos cercanos. La solución se debió quizá a que el espacio entre las líneas de construcción establecidas y el río era tan estrecho que obligaba a superponer los carriles norte y sur. Pero esto no hizo más que sugerir la oportunidad. Hay que aplaudir a los que la aprovecharon, pero no a los que, con el buen ejemplo a la vista, la ignoraron tan sistemáticamente después.²⁶

Desde la limitada perspectiva de Burchard, es ciertamente un misterio que algunos hayan dado este paso y que, una vez dado y demostrado su éxito, no haya sido emulado. Desde el punto de vista de un mercado de carreteras, el misterio desaparece: un burócrata tropezó, por necesidad, con un buen plan. Al no tener ningún incentivo financiero para minimizar los costes, ningún otro consideró oportuno ampliar esta innovación. En el mercado, dado que es económico el doble entarimado, habrá poderosas fuerzas que tiendan a este resultado: el sistema de pérdidas y ganancias.

Una referencia autorizada a la doble cubierta la hizo Charles M. Noble, antiguo director del Departamento de Carreteras de Ohio e ingeniero jefe de la Autoridad de Autopistas de Nueva Jersey:

Parece claro que, en última instancia, muchas autopistas urbanas se convertirán en instalaciones de doble o triple piso, en las que los pisos superiores soportarán los volúmenes de mayor distancia, posiblemente con carriles reversibles, y probablemente funcionarán con nuevos intercambios para evitar la inundación de los intercambios existentes y las calles de conexión.²⁷

Es imposible predecir con exactitud cómo podría funcionar en el mundo real esta competencia a través de los múltiples pisos. Tal vez una empresa se encargue de construir y mantener las carreteras, así como los puentes que soportan los distintos tableros. En este caso, el propietario de la carretera podría subarrendar cada uno de los tableros, del mismo modo que el constructor de un centro comercial no gestiona él mismo ninguna de las tiendas, sino que prefiere subarrendarlas a otros. Otra posibilidad es que el propietario-constructor principal decida quedarse con una carretera para él, alquilando los otros niveles a diferentes empresas de carreteras. Esto seguiría el modelo del centro comercial que construye una gran instalación para sí mismo, pero alquila el resto del espacio.

Sea cual sea el modelo de propiedad, habría varias -y no sólo una- empresas viales en el mismo "lugar"; podrían competir entre sí. Si la avenida D, como en nuestro ejemplo anterior, se convierte en una vía con varios pisos, entonces viajar desde la calle Primera y la avenida D hasta la calle Novena y la avenida D no tendría que requerir un viaje por la avenida C o E,

para aprovechar la competencia. También se podría elegir entre los niveles w, x, y, z, ¡todos pasando por la Avenida D!

Consideremos las objeciones de Z. Haritos:

Existe un consumo conjunto de carreteras por parte de consumidores con diferentes funciones de demanda. La carretera no es tan buena como el acero, que puede producirse con diferentes especificaciones de calidad y dimensiones. Las características económicas exigen la producción de un solo tipo de carretera para todos los usuarios en un lugar determinado.²⁸

Esta afirmación se contradice con lo que acabamos de decir. En nuestra opinión, el doble o triple revestimiento de las carreteras permite la producción de al menos varios tipos de carretera a lo largo de cualquier vía. Nos veríamos entonces obligados a rechazar la afirmación de Haritos. Un punto de controversia es el equívoco en su uso de la palabra "lugar".

En un sentido, Haritos tiene razón. Si definimos "lugar" como la entidad dentro de la cual no pueden existir dos cosas diferentes, entonces la lógica nos obliga a concluir que no pueden existir dos carreteras diferentes en el mismo lugar. Pero, por la misma razón, esto se aplica también al acero. Al contrario que Haritos, una carretera ocupa la misma posición lógica que el acero. Si las carreteras no pueden producirse con diferentes especificaciones de calidad y dimensiones en un lugar determinado, el acero tampoco.

Pero si invertimos la situación y utilizamos la palabra "lugar" de forma que dos cosas diferentes (dos piezas de acero diferentes, con especificaciones diferentes) puedan existir en un mismo lugar (una al lado de la otra, o cerca de la otra), entonces el acero puede producirse con especificaciones diferentes en un lugar determinado, ¡pero las carreteras también! Porque muchas carreteras diferentes, mediante la técnica de las cubiertas múltiples, pueden fluir a lo largo del mismo camino, o existir en el mismo "lugar".

Otra objeción denuncia que la competencia entre los empresarios de carreteras implicaría una duplicación inútil. Dice George M. Smerk: "La competencia entre las empresas de transporte público, en particular las empresas de transporte público con instalaciones fijas, requeriría una costosa e indeseable duplicación de planta."²⁹

Esta es una objeción popular a la competencia de mercado en muchas áreas; el "exceso de construcción" de ferrocarriles, en particular, ha recibido su cuota de crítica en este sentido. Sin embargo, es falaz y está mal orientada.

En primer lugar, debemos distinguir entre la inversión ex ante y ex post. En el sentido ex ante, toda inversión se realiza con el fin de obtener un beneficio. En el sentido ex ante no puede existir el despilfarro o la duplicación innecesaria; nadie pretende, al inicio de su inversión, que ésta sea despilfarradora o no rentable.³⁰ La inversión ex ante debe ser necesariamente no derrochadora.

La perspectiva ex post es otra cuestión. La realidad de nuestra existencia es que los planes a menudo fracasan; las inversiones a menudo fracasan. Desde el punto de vista de la historia, una inversión puede juzgarse muy a menudo como imprudente, despilfarradora e innecesariamente repetitiva. Pero esto no constituye un argumento válido contra las carreteras privadas. Porque la cuestión es que todos los inversores pueden equivocarse. A menos que se sostenga que la empresa pública es de alguna manera menos propensa a cometer errores que los empresarios que han sido continuamente probados por el proceso de mercado de pérdidas y ganancias, el argumento tiene poco sentido. (De hecho, son pocos los que se atreverían a afirmar que el burócrata del gobierno es mejor empresario que el hombre de negocios privado).

Muy a menudo, las críticas al mercado, como la acusación de despilfarro por parte de los propietarios de carreteras, provienen de una preocupación por el modelo de competencia perfecta. Mirar el mundo desde este punto de vista puede ser extremadamente decepcionante. El modelo presupone una información completa y perfecta, y en un mundo de conocimiento perfecto no puede existir, por supuesto, el despilfarro. Las decisiones ex post serían tan acertadas como las ex ante. En comparación, en este aspecto, el mundo real queda en un lejano segundo plano. Quizás sea comprensible que una persona que ve el mundo real con unas gafas de sol perfectamente competitivas experimente una profunda infelicidad con las inversiones reales que resultan ser poco acertadas o innecesariamente duplicadas.

Sin embargo, esta decepción no es una objeción válida al mercado de la carretera. Lo que hay que rechazar no es la inversión, a veces errónea, de una empresa privada de carreteras, sino el modelo perfectamente competitivo que no da cabida al error humano.

Una posición intermedia sobre la posibilidad de la competencia en las carreteras es la que adopta Gabriel Roth. Afirma que

Si bien es posible prever la competencia en la provisión de carreteras que conectan puntos muy distantes entre sí -como ocurrió con los ferrocarriles en los primeros tiempos-, no es posible prever la competencia en la provisión de carreteras de acceso en ciudades y pueblos, ya que la mayoría de los lugares están servidos por una sola carretera. En la práctica, una autoridad de carreteras se encuentra en una posición de monopolio. Si alguna de sus carreteras obtuviera grandes beneficios, no cabría esperar que otros proveedores de carreteras se apresuraran a llenar el vacío. Si se producen pérdidas en algunas carreteras, no hay proveedores de carreteras que puedan cerrarlas y transferir sus recursos a otros sectores de la economía.³¹

Aquí encontramos varios temas de controversia. En primer lugar, es raro que una pequeña ciudad o pueblo esté comunicada por una sola carretera, camino o vía pecuaria. La mayoría de los lugares tienen varios. Pero incluso admitiendo que en muchas comunidades rurales sólo hay una carretera utilizable, observemos la discrepancia en Roth entre las carreteras y otros servicios. La mayoría de las ciudades y pueblos locales también cuentan con un solo tendero, carnicero, panadero, etc. Sin embargo, Roth no puede sostener que la competencia no pueda existir en estos ámbitos. Sabe que, aunque sólo haya una tienda de comestibles en la ciudad, existe una competencia potencial, si no real, de la tienda de comestibles que está más allá de la carretera, o en la siguiente ciudad.

La situación es idéntica en el caso de las carreteras. Como hemos visto, siempre existe la posibilidad de construir otra carretera junto a la primera, si la establecida resulta muy popular y rentable. También existe la posibilidad de construir otra carretera por encima, o de hacer un túnel por debajo de la primera. Además, la competencia también se produce a través de otras industrias de transporte. Es posible que haya una línea de trolebús, ferrocarril o metro que conecte esta ciudad con el mundo exterior. Si no la hay, y la primera carretera establecida es muy rentable, esa competencia siempre está abierta en un mercado libre.

Por último, llegamos a la afirmación: "Si hay pérdidas en algunas carreteras, no hay proveedores de carreteras que las cierren y transfieran sus recursos a otros sectores de la economía". Estamos de acuerdo, porque una carretera suele estar fijada geográficamente. Un empresario no "movería" una carretera que ha dejado de ser rentable, de la misma manera que no movería físicamente una granja o un bosque igualmente no rentables. Y lo que es más importante, aunque fuera económicamente factible "trasladar" una carretera no rentable a un lugar mejor, no hay proveedores de carreteras de este tipo, simplemente porque la propiedad privada de carreteras está ahora prohibida.

Con la afirmación de Roth, también llegamos al espectro del monopolio y a las afirmaciones de que un mercado de carreteras privado debe funcionar de forma monopolística. ¿Por qué se hacen estas afirmaciones? Hay dos razones que suelen aducirse. En primer lugar, las indivisibilidades: el hecho de que muchos factores de producción no pueden utilizarse eficazmente con niveles de producción bajos. Una acería o una fábrica de automóviles no pueden ser cortadas por la mitad y luego pedirles que produzcan la mitad de lo que producían antes.

Según Mohring, "pero sí existen indivisibilidades en la provisión de instalaciones de transporte. Cada vía férrea debe tener dos carriles, y cada carretera o camino rural debe ser al menos tan ancho como los vehículos que lo utilizan".³² En una línea similar, dice Haritos, "Para ir de A a B, se necesita un carril entero, no sólo la mitad, para toda la distancia, no la mitad".³³ Y, en palabras de Peter Winch, "la indivisibilidad de las carreteras hace inviable la existencia de sistemas de carreteras que compitan entre sí, por lo que la autoridad responsable debe ser un monopolio".³⁴

No creemos que la existencia de indivisibilidades sea suficiente para garantizar el monopolio, definido por muchos como una situación en la que hay un único vendedor de una mercancía.³⁵ Hay indivisibilidades en todas las industrias y en todos los ámbitos de la vida. Los martillos y los clavos, las bicicletas y las carretillas, las locomotoras y los ascensores, los tractores y las acerías, los profesores y los podólogos, las bailarinas de ballet y los albañiles, los músicos y los automovilistas, los barcos y las zapatillas, los cubos y los palos de escoba, ninguno de ellos puede ser cortado por la mitad (sin coste) y esperar que produzca sólo la mitad de lo que venía produciendo antes. Un ferrocarril necesita dos raíles (con la excepción, por supuesto, del monorraíl), no uno, ni ninguna fracción. Además, para conectar los puntos A y B, debe extenderse completamente de un punto a otro. No puede terminar a medio camino entre ellos, y ofrecer la posibilidad de transporte entre los dos puntos.

¿Establece esto la necesidad de que el gobierno se haga cargo de los ferrocarriles? Por supuesto que no. Sin embargo, presentan el concepto de indivisibilidad al igual que las carreteras y autopistas. Si las indivisibilidades justifican la participación del gobierno en las carreteras, entonces deberían justificarla en todos los demás casos en los que se puedan encontrar indivisibilidades. Dado que los defensores del argumento de la indivisibilidad no están dispuestos a extenderlo a los palos de escoba, las zapatillas, las acerías y prácticamente cualquier otro bien y mercancía bajo el sol, la lógica les obliga a retractarse en el caso de las carreteras.

CONCLUSIÓN

¿A qué conclusión llegamos? Una vez desmontada la idea de que la propiedad privada de las carreteras no es "imposible" y que, de hecho, puede ofrecer una serie de alternativas interesantes al sistema actual, volvemos a la cuestión de por qué debería siquiera considerarse. Ahí nos encontramos de nuevo con el problema de la seguridad. Es difícil imaginar un trabajo peor que el que realizan actualmente los gestores gubernamentales de las carreteras. Basta con considerar lo que ocurre cuando se cuestiona la seguridad en otras formas de transporte para ver un corolario. Cuando una compañía aérea sufre un accidente, a menudo experimenta un notable descenso de pasajeros. Las aerolíneas con un excelente historial de seguridad, que han realizado encuestas, han comprobado que el público es consciente de la seguridad y tomará decisiones basadas en ella.

Del mismo modo, los propietarios de carreteras privadas estarán en condiciones de establecer normas y prácticas para garantizar la seguridad en sus carreteras. Pueden influir en

el conductor, el vehículo y la carretera, los elementos clave de la seguridad vial. Pueden reaccionar más rápidamente que la burocracia gubernamental a la hora de prohibir vehículos como los "Pintos explosivos". El problema principal de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras, y de todos los sistemas gubernamentales similares de aseguramiento contra los defectos de los vehículos, por ejemplo, es que no se permite la competencia. Una vez más, en un sistema de libre mercado, se abrirían oportunidades para enfoques innovadores de los problemas de seguridad. En caso de que el endurecimiento de las sanciones no logre reducir los vehículos y las prácticas inseguras, la respuesta podría ser un sistema de incentivos. Desde nuestra posición actual, no podemos describir todos los detalles del futuro. Pero sí sabemos que "tiene que haber una forma mejor".

*Este capítulo apareció por primera vez como Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979): 209-38. El autor desea expresar su gratitud a Charles G. Koch y a Edward H. Crane III, del Cato Institute, sin cuyos esfuerzos este trabajo no podría haberse realizado.

1 El número de personas que fueron víctimas de accidentes de tráfico en 1976, en *Accident Facts* (Chicago: National Safety Council, 1977), p. 13.

2 El número de muertes en carretera y en autopista en la década, 1967-1976, en *ibid.*

3 Datos de 1968, en *ibid.*, p. 57.

4 Datos de 1969, en *ibid.*, p. 60.

5 Datos de 1969, en *ibid.*

6 Declaración de Charles M. Noble, distinguido ingeniero de tráfico que fue director del Departamento de Carreteras de Ohio, ingeniero jefe de la New Jersey Turnpike y recibió el premio Matson Memorial Award for Outstanding Contributions to the Advancement of Traffic Engineering. Charles M. Noble, "Highway Design and Construction Related to Traffic Operations and Safety", *Traffic Quarterly* (noviembre de 1971): 534; énfasis añadido.

7 *Accident Facts*, p. 13.

8 Sam Peltzman, *Regulation and Automobile Safety* (Washington, D.C.: American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1975), pp. 8-9.

9 David M. Winch, *The Economics of Highway Planning* (Toronto: University of Toronto Press, 1963), p. 87.

10 En sentido estricto, esto está muy lejos de la realidad. Antes del siglo XIX, la mayoría de las carreteras y puentes de Inglaterra y Estados Unidos fueron construidos por sociedades anónimas casi privadas.

11 William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970), pp. 7-9.

12 Gabriel Roth, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Inglaterra: Penguin, 1967), p. 16; énfasis añadido. Véase también:

La situación de las carreteras puede mejorarse sustancialmente si se visualizan las similitudes entre el problema de las carreteras y una serie de problemas comparables a los que los economistas han aplicado algunas ideas bastante antiguas: a saber, las del análisis de la "vieja oferta y la demanda". (O.H. Brownlee y Walter W. Heller, "Highway Development and Financing", *American Economic Review* [mayo de 1956]: 233) La provisión de carreteras implica básicamente los mismos problemas que cualquier otra actividad económica. Hay que utilizar recursos escasos para satisfacer las necesidades humanas mediante el suministro de bienes y servicios, y hay que decidir qué parte de nuestros recursos se dedicará a un servicio concreto, y quién va a hacer el sacrificio necesario. (Winch, *The Economics of Highway Planning*, p. 141)

Muchas de las características que se consideran que hacen que el transporte sea "diferente" se encuentran también en otros sectores, y... las mismas formas de análisis que se aplican a otros sectores pueden utilizarse también para el transporte. Así, la complementariedad, o la producción conjunta, entre el transporte de ida y el de vuelta, tiene su contrapartida en la producción conjunta de pieles y carne del mismo animal. La perecibilidad es mayor que la de los productos frescos, pero menor, en muchos casos, que la de un periódico. En los supermercados se producen congestiones, y las externalidades o "efectos de vecindad" son omnipresentes. El coste de tiempo del cliente está implicado en la obtención de un corte de pelo. (William Vickrey, "Review of Herbert Mohring, *Transportation Economics*" [manuscrito inédito])

13 El presente autor desea expresar una deuda de gratitud con los dos pioneros en este tema: Jarret B. Wollstein, *Public Services under Laissez Faire* (Nueva York: Arno Press, 1974), y Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nueva York: Macmillan, 1973), pp. 202-18.

14 William Vickrey, "Pricing and Resource Allocation in Transportation and Public Utilities", *American Economic Review* (mayo de 1963) 452; y "Breaking the Bottleneck by Sophisticated Pricing of Roadway Use", *General Motors Quarterly* (primavera de 1974): 24.

15 Dice Rothbard

La respuesta es que todo el mundo, al comprar casas o el servicio de la calle en una sociedad libertaria, se aseguraría de que el contrato de compra o de arrendamiento proporciona un acceso completo durante cualquier plazo de años que se especifique. Con este tipo de "servidumbre" proporcionada de antemano por contrato, no se permitiría ese bloqueo repentino, ya que sería una invasión del derecho de propiedad del propietario. (Por una nueva libertad, p. 205)

16 F.A. Hayek, *The Constitution of Liberty* (Chicago: University of Chicago Press, 1960), p. 160.

17 Debo este punto a David Ramsey Steele, del Departamento de Sociología de la Universidad de Hull.

18 Asumimos aquí la presencia de fenómenos de renta psíquica. Véase Walter Block "Coase and Demsetz on Private Property Rights", *Journal of Libertarian Studies* 1, n° 2 (primavera, 1977): 111-15.

19 George M. Smerk, *Urban Transportation: The Federal Role* (Bloomington: Indiana University Press, 1965), p. 228.

20 Robert Haveman, *The Economics of the Public Sector* (Nueva York: John Wiley and Sons, 1970), p. 23. Para una crítica reveladora de la confusión "control sobre el precio", véase Murray N. Rothbard, *Power and Market* (Menlo Park, California: Institute for Humane Studies, 1970), pp. 87-90.

21 Cf. Israel Kirzner, *Competition and Entrepreneurship* (Chicago: University of Chicago Press, 1973).

22 Alfred W. Stonier y Douglas C. Hague, *A Textbook of Economic Theory*, 3ª ed. (Nueva York: John Wiley and Sons, 1964), p. 104.

23 Véase Lionel Robbins, *An Essay on the Nature and Significance of Economic Science* (Londres: Macmillan, 1932).

24 Kirzner, *Competition and Entrepreneurship*, pp. 122-23.

25 Wilfred Owen, *The Metropolitan Transportation Problem* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1956), p. 119.

26 John Burchard, "Design and Urban Beauty in the Central City", en James Q. Wilson, ed., *The Metropolitan Enigma* (Garden City, N.Y.: Doubleday, 1970), p. 245; énfasis añadido.

27 Noble, "Highway Design and Construction Related to Traffic Operations and Safety", pp. 546-47

28 Z. Haritos, "Theory of Road Pricing", *Transportation Journal* (primavera, 1974): 57. 29 Smerk, *Urban Transportation*, p. 228.

30 Incluso si alguien tiene la intención, por alguna razón, de invertir a propósito en una propuesta "perdedora", seguiríamos negando, ex ante, que tenga la intención de empeorar su posición. Que las personas actúan para beneficiarse a sí mismas es un axioma de la economía. Si una persona tiene la intención de perder dinero con su inversión, sólo puede ser porque, al hacerlo, piensa que aumentará sus ingresos psíquicos lo suficiente como para compensar con creces su pérdida de dinero. En resumen, está haciendo caridad.

31 Roth, *Paying for Roads*, p. 61.

32 Herbert D. Mohring, "Urban Highway Investments", en Robert Dorfman, ed., *Measuring Benefits of Government Investments* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1965), p. 240.

33 Haritos, "Theory of Road Pricing", p. 56.

34 Winch, *The Economics of Highway Planning*, p. 3.

35 Para una explicación del "monopolio como concesión gubernamental de un privilegio exclusivo, véase Rothbard (1971), pp. 586-619.

CAPÍTULO 2

Tarifas y Congestión de las Carreteras

La congestión del tráfico es uno de los sucesos más embrutecedores, molestos y mezquinos que conoce la humanidad. Vehículos que son capaces de recorrer con seguridad 150 mph en condiciones especializadas, y 55 mph en condiciones normales, se ven limitados a arrastrarse, parachoques a parachoques, a quizás 5 mph.

La congestión es un peligro para los conductores. Aparte de los golpes psicológicos directos, los ánimos crispados crean sin duda accidentes de tráfico. El vehículo también se deteriora a un ritmo más rápido que de otra manera, y los motores sobrecalentados, los sistemas de refrigeración, las mangueras interiores, etc., son la causa de más lesiones y muertes en la carretera.

Las pérdidas económicas son monumentales, sólo en términos de pérdida de tiempo. Difícilmente se puede imaginar un sistema que desperdicie más mano de obra: miles y miles de trabajadores productivos se ven obligados a permanecer inactivos en muchos casos durante noventa minutos en la hora punta de la mañana, y otros noventa minutos por la tarde. Además, está el espectáculo de millones de vehículos, prácticamente parados, con sus motores al ralentí y consumiendo los escasos suministros de gasolina, mientras la sociedad en general pide en vano que se conserve el petróleo y el gas.

La congestión tampoco es un fenómeno que se limite al proceso de ir y volver del trabajo. En muchas grandes ciudades, prácticamente cualquier cosa fuera de lo común es suficiente para desencadenarla: la salida de la ópera, de una película o de un partido de pelota; el intento de ir o volver de la playa, del campo de golf o de las compras.

La congestión del tráfico alcanza todos los aspectos de la vida: el trabajo, las compras, el ocio, etc. Insidiosamente paraliza la capacidad de las personas para coordinar sus actividades entre sí, ya que resulta prácticamente imposible concertar citas exactas: un amplio intervalo de tiempo suele ser lo mejor que se puede planificar.

Un indicio superficial de la gravedad de la situación es el lenguaje dramático utilizado para describirla en obras académicas que, por lo demás, son sobrias y poco emotivas. A.A. Walters, por ejemplo, en un autorizado tomo matemático y analítico, se siente movido a caracterizar "la congestión de pueblos y ciudades" como nada menos que "la plaga del siglo".¹

El poder judicial ha tomado nota oficial de "la situación generalmente odiosa (de atasco de tráfico) en el centro y el bajo Manhattan" al permitir que las limusinas con chófer se deduzcan del impuesto de sociedades. El juez del Tribunal Fiscal de los Estados Unidos Theodore Tanenwald explicó: "[Estos gastos] eran ordinarios y necesarios".²

Para dar una perspectiva numérica al problema, en 1974, último año del que se dispone de cifras, había 3.815.807 millas de carreteras en funcionamiento en Estados Unidos. De ellas, 3.178.152, o el 83%, estaban clasificadas como rurales,³ y sólo 637.655, o el 17%, como urbanas. Y sin embargo, de los 1.289,6 mil millones de millas de viajes de vehículos de motor que tuvieron lugar en 1974, sólo 583,5 mil millones, o el 45%, utilizaron las carreteras rurales, mientras que 706,1 mil millones de millas de viaje, o el 55%, se agolparon en las carreteras urbanas.⁴ En otras palabras, el 45% del tráfico rural disfrutó del uso de un 83% de la capacidad total de las carreteras, mientras que el 55% urbano tuvo que contentarse con un mero 17%.

Sin embargo, el problema es aún peor de lo que indican estas cifras, por las siguientes razones

1. La clasificación de las "carreteras urbanas" se divide a su vez en "calles urbanas arteriales", que comprenden alrededor del 12% del total, y "otras calles urbanas", que abarcan el 88%.⁵ Aunque el 60 por ciento de los kilómetros recorridos por los vehículos se producen en la subdivisión mayor (88 por ciento), un considerable 40 por ciento del tráfico tiene lugar en las estrechas (12 por ciento) Calles Arteriales Urbanas.

2. El uso de las carreteras no es uniforme a lo largo del día, ni de la semana. Más bien, se concentra en las mañanas y las tardes de los días laborables por motivos de trabajo, y en los fines de semana por motivos de ocio, que varían según la estación. Este problema, denominado "pico de carga", es el responsable de la congestión de las carreteras. James M. Buchanan, por ejemplo, escribe: "Nunca debe olvidarse que el problema de las carreteras es esencialmente un problema de carga máxima. Hay poca congestión de tráfico, incluso en Manhattan, a las tres de la mañana".⁶

Aunque casi todos los que han escrito sobre el tema han ofrecido una solución al problema de la carga máxima de las autopistas, hay algunos comentaristas que son menos optimistas. Según George Smerk, el problema siempre estará con nosotros: "Es obvio e inevitable, con un mayor número de personas en movimiento, que los caminos que conducen al punto central de su movimiento estarán abarrotados".⁷ Y Buchanan, a pesar de su defensa de la solución tarifaria, parece estar de acuerdo:

Al intentar decidir cuántos recursos deben dedicarse a las autopistas y calles, la sociedad debe elegir entre proporcionar una estructura demasiado grande en los periodos valle y una demasiado pequeña en los periodos punta. Parece seguro que si se dedicaran suficientes recursos a la construcción de autopistas para reducir la congestión a proporciones aceptables en los periodos de máxima afluencia, se produciría una sobreinversión en autopistas. Parece preferible un sistema de autopistas de tamaño medio. Esto significaría que algunos recursos de las autopistas se desperdiciarían en los periodos valle.⁸

Hay incluso algunos escritores, quizás desesperados por cualquier solución, que han intentado interpretar la congestión de las autopistas como algo deseable. Dice Charles Meiburg: "No he querido dar la impresión de que sea necesariamente deseable intentar eliminar la congestión por completo.

Una cierta congestión puede ser no sólo útil, sino también deseable".⁹ Meiburg cita el fracaso de varias propuestas de sistemas de autopistas en el área de San Francisco como prueba de que los votantes prefieren la congestión de las carreteras a las alternativas de más construcción o de fuertes impuestos a los usuarios de las carreteras, una afirmación que parece posible de discutir.

Hay otros que afirman que no hay "problema de congestión". Por ejemplo:

Un gran número de los llamados problemas urbanos son en realidad condiciones que, o bien no podemos cambiar, o bien no queremos incurrir en las desventajas de cambiar. Consideremos el "problema de la congestión". La presencia de un gran número de personas en un mismo lugar es, como mínimo, una causa de incomodidad. Pero las ventajas de tener tanta gente en un lugar superan con creces estos inconvenientes, y no es posible tener las ventajas sin las desventajas. Eliminar la congestión en la ciudad debe significar eliminar la razón de ser de la ciudad. La congestión en la ciudad es un "problema" sólo en el sentido de que la congestión en Times Square en Nochevieja lo es; de hecho, por supuesto, la gente viene a la ciudad, al igual que a Times Square, precisamente porque está congestionada. Si no estuviera congestionada, no valdría la pena acudir a ella.¹⁰

Está claro que Edward Banfield confunde aquí "congestión" con "densidad" ("tener mucha gente en un mismo lugar"). No son en absoluto lo mismo. Mientras que la "densidad" sólo connota una gran población por unidad de superficie, la "congestión" implica algo adverso o ineficiente. La coreografía de un ballet puede requerir que los bailarines, en algún momento, se sitúen en una posición apretada; entonces se caracterizaría por alcanzar una alta densidad. Pero si todos los bailarines se mantienen en sus posiciones correctas y el ballet está razonablemente organizado, no habrá cuestión de congestión. Por el contrario, los bailarines podrían moverse libremente, aunque en una formación apretada.

La eliminación de la alta densidad eliminaría la razón de ser de la ciudad: las economías de fabricación, servicios y comercio que genera la proximidad. Pero seguramente se podría suprimir la congestión discordante sin afectar en lo más mínimo a la densidad.

En cuanto a Times Square en la víspera de Año Nuevo: algunas personas asisten a las festividades para disfrutar de la congestión; disfrutan chocando con la gente, siendo detenidos en su progreso en cualquier dirección, y siendo codificados, empujados e incluso pisoteados. Pero otros encuentran la congestión insatisfactoria, aunque deseen vivir en una zona de alta densidad.

Banfield plantea una interpretación extrema del punto de vista "sin problemas":

Si estos distritos interiores... normalmente adyacentes al distrito comercial central y que se extienden a partir de él [que se caracterizan por grupos extremadamente pobres y minoritarios] . . que probablemente comprenden entre el diez y el veinte por ciento de la superficie total clasificada como urbana por el censo, desaparecieran de repente, junto con las personas que viven en ellos, no habría problemas urbanos serios de los que valga la pena hablar. Si lo que realmente importa es el bienestar esencial de los individuos y la buena salud de la sociedad, en contraposición a la comodidad, la conveniencia, la amenidad y la ventaja comercial, entonces lo que tenemos no es un "problema urbano", sino un "problema de ciudad central y suburbios más grandes".¹¹

Uno no puede sino estar de acuerdo en que muchos de nuestros problemas urbanos están íntimamente relacionados con los grupos minoritarios y el "estilo de vida de la pobreza" que son característicos de nuestros grandes centros urbanos, pero seguramente no todos los problemas se resolverían con la desaparición de este sector de la ciudad. La destrucción de vidas humanas en nuestras carreteras, los graves problemas de congestión y la mala gestión de las autoridades viales sobrevivirían a la evaporación de los centros urbanos, porque estos problemas no tienen ninguna relación con el centro de la ciudad.¹² Además, ningún sofisma puede convertir nuestro actual desorden de carreteras en algo que sólo afecta a la "comodidad, conveniencia, amenidad y ventaja comercial" de nuestros ciudadanos. Si nuestra crisis de transporte no sabotea "el bienestar esencial de los individuos y la buena salud de la sociedad", entonces nada lo hace.

A continuación, consideremos la acusación de "expectativas poco realistas". Robert Bish y Robert Kirk escriben

La designación de la "congestión" per se como un problema no es aceptada por todos los economistas. Cuando se examina el tiempo de viaje al trabajo en las zonas urbanas se descubre que los tiempos de viaje se mantienen constantes al mismo tiempo que aumenta la duración del viaje al trabajo. Por lo tanto, a pesar de la congestión, la velocidad real en millas por hora de los viajes al trabajo aumenta en lugar de disminuir. Es posible que considerar la congestión como un problema se refiera más a un fallo de las expectativas que a un fallo de los sistemas de transporte. El incumplimiento de las expectativas puede deberse a que, como se han realizado inversiones en carreteras para gestionar el tráfico de ida y vuelta al trabajo, la capacidad de un individuo para

desplazarse por una zona urbana en horas valle ha aumentado enormemente, y realmente le gustaría hacer su viaje al trabajo a una velocidad comparable. Así pues, aunque la velocidad real del trayecto al trabajo aumente en kilómetros por hora, la velocidad del trayecto al trabajo aumenta a un ritmo mucho menor que la velocidad de desplazamiento durante el resto del día, y el "problema" es un incumplimiento de las expectativas, no una disminución absoluta de la velocidad de desplazamiento.¹³

James Wilson está de acuerdo: "[El pseudoproblema del transporte es] simplemente el producto de nuestro deseo natural, pero irreal, de desplazarnos instantáneamente a cualquier lugar y en cualquier momento".¹⁴

Nos dice John Meyer

Si se ha producido una mejora lenta pero constante en el rendimiento de los sistemas de transporte urbano, ¿por qué se habla tanto de una supuesta "crisis del transporte urbano"? La respuesta se encuentra en un complejo conjunto de consideraciones de las que probablemente la más importante sea lo que podría denominarse "un fallo de anticipaciones". Este fracaso de las anticipaciones es en gran parte consecuencia de los desiguales ritmos de mejora de los rendimientos de los sistemas de transporte urbano fuera de las horas punta y en las horas de mayor afluencia. Viajar a través de zonas urbanas densamente pobladas a 80 o 100 kilómetros por hora en una autopista de alto rendimiento durante un periodo valle parece ser una experiencia estimulante, y a los viajeros urbanos, humanamente, les gustaría duplicar la experiencia durante las horas punta. La dificultad, por supuesto, es que son demasiados los que desean hacerlo a la vez, por lo que resulta imposible sin un gran aumento de la capacidad.¹⁵

Uno de los problemas de esta táctica es que simplemente no hay pruebas que demuestren que el público haya adoptado un conjunto de "expectativas irreales" debido a las condiciones relativamente mejores en las horas valle. Más bien, el argumento parece ser que, dado que el tráfico se mueve con relativa libertad en las horas valle, la insatisfacción de los clientes con la situación en las horas punta se debe a deseos poco realistas de viajar sin trabas en todo momento. (Wilson va más allá y afirma que el deseo de viajar de forma instantánea es la causa del descontento; no hace falta decir que no cita ninguna prueba de esta demanda imposible de los consumidores). Pero esto es un non sequitur, ya que sería posible que la gente exigiera mejores condiciones en las horas punta incluso si la situación del tráfico en otras horas no hubiera mejorado.

Pero lo que es más importante, el argumento no demuestra que la demanda de condiciones que no sean de hora punta durante las horas punta no sea razonable. Toda una serie de establecimientos comerciales, que atienden a un comercio en "hora punta" en otros sectores, han instituido disposiciones para hacer frente a las demandas en hora punta. Los restaurantes y hoteles de mayor calidad han iniciado la práctica de aceptar reservas, lo que asegura que no haya aglomeraciones ni clientes decepcionados; los teatros cobran más por las funciones nocturnas muy solicitadas que por las matinales de la tarde (que de otro modo tendrían poca asistencia); las empresas vacacionales cobran más durante la "temporada" que en la "temporada baja". Por poner algunos ejemplos más periféricos, pero muy indicativos, los paraguas cuestan más cuando llueve (cuando hay "prisa" por ellos), las palas se venden más caras cuando nieva y las pilas de las linternas tienen un precio más alto durante los "apagones" o "apagones". Toda nuestra economía está impregnada de acuerdos que funcionan de esta manera, para aliviar la situación de los clientes "apurados". Lejos de ser "irreal", la insatisfacción de los clientes con los atascos en las horas punta es de esperar, teniendo en cuenta todas estas otras industrias que funcionan para aliviar la congestión.

En tercer lugar, el punto de vista de las "expectativas poco realistas" hace hincapié en las ligeras mejoras en la velocidad de los desplazamientos al trabajo, sin mencionar el nivel abismalmente bajo en el que se basa la comparación, ni el lento ritmo que hemos alcanzado, actualmente, tras el tan cacareado cambio. Este enfoque pasa por alto lo importante: cuando hay un pobre historial de logros, una mejora marginal no es justificación.

Pasamos ahora a considerar la última razón para suponer que la congestión del tráfico no es realmente un problema: resolverlo costaría más de lo que vale. Banfield escribe:

El hecho de que todavía no hayamos estado dispuestos a pagar el precio de resolver, o aliviar, tales "problemas" [como la congestión], incluso cuando el precio es muy pequeño, sugiere que no son realmente tan graves como se ha hecho creer. De hecho, se podría decir que, por definición, un problema grave es aquel por cuya solución la gente está dispuesta a pagar un precio considerable.¹⁶

Hay algunos comentaristas que incluso se atreven a aplicar este razonamiento a los problemas de seguridad. Robert Baker, por ejemplo, dice: "Es evidente que se puede disponer de un sistema de carreteras mucho más seguro, pero los [costes en términos de] pérdida de movilidad serían completamente intolerables".¹⁷ Y según Martin Wohl

Los que están atrapados en la congestión del tráfico... preferirían hacer los mismos viajes sin congestión, en igualdad de condiciones, es decir, siempre que no tuvieran que pagar más por una menor congestión, o renunciar a otra amenidad conseguida por su elección del modo de transporte.

La congestión del tráfico puede reducirse, e incluso eliminarse, de varias maneras, pero normalmente no es gratis. Por lo general, a la sociedad, o a algún grupo dentro de ella, le costará algo conseguir ese objetivo.¹⁸

Wilbur Thompson es uno de los escritores que sostiene que la congestión del tráfico es, en realidad, un resultado racional debido a los costes que implica su alivio:

El problema del tráfico urbano, como la mayoría de los problemas, surge de la frustración de intentar conciliar una serie de objetivos parcialmente incompatibles. A los urbanitas les gustaría moverse por su zona (1) rápidamente, (2) cómodamente, (3) de forma barata, (4) casi siempre a la misma hora, y (5) casi siempre hacia o desde los mismos lugares. . . .

Sin embargo, la gestión rara vez se ve como una forma directa, aunque dura, de economizar; economizamos la planta y el equipo de transporte urbano (capital social) al amontonar muchos vehículos en una calle estrecha o al transportar pasajeros de pie en autobuses abarrotados. A través de la congestión, el viajero intercambia su tiempo por tarifas, tasas o impuestos más bajos; el tiempo perdido sólo puede recuperarse a costa de una inversión adicional en instalaciones y equipos de transporte.¹⁹

Un estribillo constante en estos pasajes es que resolver el problema de la congestión estaría muy bien; sin embargo, hacerlo implicaría el gasto de dinero, y esto estaría injustificado. Pero, ¿no es cierto que la solución de cualquier problema suele requerir la asunción de algunos costes? ¿Y solemos dejar que este hecho, y sólo este hecho, nos disuada? Cabe preguntarse: "¿Qué tiene de especial la congestión para que, al oír que su solución puede exigir el gasto de recursos, debamos concluir de inmediato que hacerlo sería injustificado?"

También está implícita en este tratamiento la suposición de que de alguna manera, en algún lugar, en algún momento (tal vez en un pasado muy lejano), a algunas personas se les pidió realmente que eligieran entre algo parecido a los niveles actuales de congestión, de forma gratuita, y una situación de hora punta enormemente mejorada y sin congestión, a cambio de algunos costes apreciables, y eligieron la situación actual. Pero esto es una mera ficción. A pesar de la lealtad que este supuesto ha podido cosechar, no tiene la más mínima veracidad.

Por supuesto, en el mercado, la gente elige continuamente entre condiciones (normalmente) más baratas pero más congestionadas, y alternativas más caras y menos congestionadas. Lo hacen en su elección diaria de frecuentar, o no, una cadena de comida rápida abarrotada, una oferta en unos grandes almacenes locales que esperan que atraiga a grandes multitudes, etc. El problema de nuestra red de carreteras, en este sentido, es que no hay un mercado que funcione en el que el consumidor pueda dar a conocer sus preferencias: no hay autopistas congestionadas pero más baratas que compitan con otras más caras pero más vacías.²⁰

Por último, existe la suposición de que si surgiera una alternativa por la que el consumidor pudiera comprar menos congestión de tráfico (o una menor probabilidad de ser víctima de un accidente mortal), los costes serían prohibitivos, ya sea en términos de dinero, o de pérdida de movilidad, u otros recursos. Ahora bien, esto podría ser cierto, dado que el Estado sigue teniendo el control de la industria vial. Tal vez sea correcto suponer que, dadas nuestras actuales disposiciones institucionales, podemos estar disfrutando del mejor de los mundos posibles en cuanto a nuestro sistema de tránsito, por muy triste que sea ese mundo. Pero de ningún modo se deduce que el método actual de explotación de las autopistas sea el único concebible, o el más barato de mantener y explotar. De hecho, este artículo sostiene que un mercado libre de carreteras no sólo es factible, sino deseable.

A continuación examinaremos, con cierto detalle, las soluciones "no tarifarias" más populares al problema de la congestión. Pero lo que es más importante, examinaremos el supuesto en el que se basan: que los responsables del actual desorden de la congestión deben seguir administrando el sistema de autopistas y ser responsables de todos los intentos de mejorarlo. Intentaremos demostrar que esta suposición no es válida y que, de hecho, un sistema de autopistas de propiedad y gestión privadas es la respuesta al problema de la congestión.

(a) Mayor uso de las normas gubernamentales. La primera de las soluciones sin precios que hay que considerar es el aumento del uso de las normas gubernamentales. Una justificación general de este procedimiento la ofrece Smerk, que opina que "se necesitan algunas normas (gubernamentales) para preservarnos a todos del costoso y doloroso caos de la anarquía del transporte". Uno de los problemas de este argumento es que, al menos en lo que se refiere a la congestión, actualmente sufrimos una "anarquía del transporte" de la peor clase, y esto, en medio de un gran número de normas gubernamentales. En segundo lugar, aunque se puede admitir fácilmente que las normas de tráfico de algún tipo son un requisito previo para cualquier orden en el transporte, no se deduce en absoluto que el gobierno sea el único adecuado para la tarea de prescribirlas.

Una iniciativa gubernamental que se erige como una de las favoritas de siempre es la petición de un horario de trabajo escalonado.²¹ La solución del horario escalonado, que suele depender de una "persuasión moral", es popular por varias razones. El gobierno no tiene que hacer nada: se pide que actúe el empresario, que, junto con los empleados recalcitrantes, puede convertirse en el chivo expiatorio de la congestión durante las horas punta. Recomendar a los empresarios que "escalonen sus horarios de salida y entrada para reducir y repartir los picos de las horas punta"²² parece, además, el colmo del sentido común. Si los atascos están provocados por grandes hordas de personas que se incorporan al flujo de tráfico al mismo tiempo, ¿qué mejor manera de acabar con ellos que escalonando sus horarios de trabajo?

Pero esta visión simple y aparentemente racional tiene problemas. La mayoría de los restaurantes, por ejemplo, están más concurridos durante el desayuno, la comida y la cena, y quizás en algunos casos, tras el cierre de los espectáculos, para las comidas nocturnas. En otras palabras, los restaurantes sufren un tráfico congestionado, un problema de carga máxima, durante estas horas. Pero si la dirección de un restaurante propusiera seriamente a sus clientes escalonar los horarios de las comidas "para reducir y repartir los picos de las horas punta", se reiría del negocio en un santiamén. Sus competidores harían su agosto.

Muchas boleras abren las 24 horas del día, pero "sufren" picos de demanda a última hora de la tarde y a primera hora de la noche, quizás hasta las 22.00 horas. Cuando estos cambios en el comportamiento de los consumidores son un resultado endógeno de las reducciones de precios, se puede mantener la satisfacción de los clientes. Pero la mera exhortación a "escalonar" la demanda de viajes sólo puede interpretarse como un desprecio insensible al consumidor de servicios de transporte.

Los defensores del escalonamiento no se han dado cuenta de que hay economías en la adaptación de las horas de trabajo de la mano de obra a un patrón común. La cooperación entre los factores de producción laborales complementarios se ve reforzada por una jornada laboral común. Las exhortaciones pueden inducir el escalonamiento por parte de los empleadores de mano de obra cuya productividad se beneficia más de las horas de trabajo comunes. Este resultado puede producirse si estos empresarios se encuentran entre los más débiles políticamente o dependen más de la buena voluntad de las autoridades gubernamentales.

Por el contrario, si se ofrece una reducción de precios para los viajes fuera de las horas punta, todos los empresarios se verán tentados a acceder a los deseos de sus empleados de viajar más barato. Los que realmente cedan y cambien el horario de sus fuerzas de trabajo tenderán a ser aquellos cuya productividad de los empleados aumente en menor grado al trabajar las mismas horas que la fuerza de trabajo general.

(b) Calles reversibles de sentido único; giros limitados. Una estrategia adoptada por muchos municipios agobiados es la conversión de las calles de doble sentido en las de sentido único, para alinear el sentido del tráfico de acuerdo con la trayectoria seguida por la mayoría de los automovilistas (salida por la tarde, entrada por la mañana) y prohibir los giros de entrada y salida de estas vías principales, con el fin de mantener su tráfico en movimiento lo más rápidamente posible.²³

Superficialmente, esto suena casi como una panacea. La limitación de los giros acelerará el tráfico a lo largo de la arteria, y la conversión del sentido de circulación (en todos o algunos carriles) de acuerdo con los patrones de las horas punta difícilmente puede dejar de mejorar las cosas. Pero, en realidad, ninguna de las ciudades que han aplicado este plan ha conseguido acabar con la congestión en las horas punta. Si bien es cierto que han aprovechado la superficie de las calles mejor de lo que era posible con un conjunto de calles de doble sentido, sigue habiendo demasiado tráfico para las calles.

Una analogía que me viene a la mente es la carrera hacia las salidas del teatro cuando se anuncia que hay peligro de incendio. Todos los espectadores van en la misma dirección, pero son demasiados para la capacidad de las salidas. Se produce un tumulto. Es cierto que el caos es (algo) menor que el que se produciría si la gente se dirigiera en distintas direcciones, pero a pesar del efecto de la mejora marginal, el problema sigue siendo incontrolable.

Esta política no sólo no consigue frenar la marea de congestión en las calles, sino que también impone claras amenazas a la facilidad con la que los automovilistas pueden desplazarse por la ciudad. Cada vez que una calle de doble sentido se convierte en una de sentido único, aumenta la cantidad de territorio que hay que recorrer para llegar a un destino determinado. Porque, si las calles de un solo sentido siguen un patrón de cada calle en una dirección diferente, el automovilista-

-ta tendrá que dar la vuelta a la manzana en la mitad de los casos. Y cuanto mayor sea el número de giros prohibidos, mayor será la dificultad de maniobra. En Nueva York, por ejemplo, es ilegal girar a la izquierda o a la derecha en la calle 42 durante las horas punta. Así, muchos (quizá la mayoría) de los automovilistas tienen que desviarse varias manzanas de su camino para llegar a sus destinos. Está claro que la limitación de los giros puede aumentar el ya de por sí gran uso de las calles durante las horas punta.

¿Cómo se solucionaría el conflicto de las calles de un solo sentido frente a las de doble sentido en el marco de la propiedad privada? No es posible concretar, pero podemos decir con absoluta seguridad que la competencia inherente al mercado garantizará que los empresarios de la carretera se guíen por las preferencias de los clientes. Supongamos, como ejemplo, que la Jones Road Company insiste en mantener la Jones Road como calle de un solo sentido, a pesar del deseo abrumador de sus clientes de la comodidad inherente a una calle de dos sentidos. Está claro que la Jones Co. no obtendrá tantos beneficios como en otras circunstancias. Los inquilinos y comerciantes marginales se trasladarán a otras calles, donde sus deseos están más cerca de ser satisfechos. Las direcciones de la calle Jones también serán menos populares para los clientes potenciales.

Podría ocurrir que, mientras los habitantes de la zona prefieren una calle de doble sentido, los que están de paso prefieran el tráfico unidireccional. Pero este caso no presenta ninguna dificultad que no hayan encontrado ya los empresarios que se enfrentan a clientes de gustos no homogéneos. La instalación de secciones para fumadores y no fumadores ya ha resuelto problemas similares en sectores tan dispares como las compañías aéreas, los restaurantes, los teatros y los cines.²⁴ De la misma manera, hay muchas razones para esperar respuestas similares por parte de los empresarios que participan en el negocio de la calle. Un posible compromiso podría ser el de calles de un solo sentido durante las horas punta, cuando los usuarios de fuera probablemente predominen sobre los locales, y el de dos sentidos a otras horas, cuando la calle probablemente sea frecuentada principalmente por los habitantes locales. Sin embargo, para que este plan sea viable, el propietario debe juzgar que los costes adicionales, tanto en términos de instalación como de posible aumento del peligro debido a la confusión a la hora del cambio, son menos importantes, a los ojos de los clientes que pagan, que los beneficios.

Si no es posible llegar a un compromiso de este tipo, y sólo el sistema de pérdidas y ganancias, a través de la prueba y el error, puede determinar esta cuestión, entonces se puede contar con que el propietario de la carretera elija el modo que crea que maximizará sus beneficios: es decir, el que acceda a los deseos de los clientes que se han mostrado más interesados (por su disposición a pagar más para que las cosas se arreglen de una manera preferible para ellos). Habrá una "votación", por así decirlo, que incluirá sólo a los que están íntimamente relacionados con la carretera, y no, como en la democracia, a todos los mayores de dieciocho o veintiún años. La decisión se tomará del mismo modo que se decide plantar avena y no trigo en una parcela determinada (porque se espera que haya más dinero para lo primero que para lo segundo).

(c) Vigilancia, control. La magia de la tecnología eléctrica moderna se presenta a menudo como una panacea no tarifaria para la congestión de las carreteras. Sus defensores no van a la zaga en sus afirmaciones a favor de este intento de solución. Dice John F. Kain, por ejemplo:

Se podría obtener una mejora revolucionaria en la calidad y cantidad de los servicios de transporte urbano en prácticamente todas las áreas metropolitanas de Estados Unidos en un periodo de tiempo relativamente corto. Además, esta mejora puede obtenerse con gastos que no son mayores que los programados actualmente. Estas mejoras pueden lograrse convirtiendo las autopistas urbanas existentes en instalaciones de tránsito rápido mediante la incorporación de vigilancia, supervisión y control electrónicos.²⁵

¿Cómo funcionarían las autopistas con contador? Explican Bish y Kirk:

Uno de los principales problemas de las autopistas es que en cuanto entran en ellas más de 1.500 coches por hora y carril, el tráfico se congestiona, parando y arrancando en lugar de mantener un flujo continuo. La congestión hace que el flujo de tráfico en la autopista caiga muy por debajo de los 1.500 coches por hora por carril. El control del acceso a la autopista obliga a los coches a esperar su turno en las grandes rampas de entrada. Una vez que se permite a los coches entrar en la autopista, el flujo de tráfico se mantiene a treinta y cinco o cuarenta millas por hora, la velocidad que proporciona el mayor flujo de automóviles. De este modo, una parte del viaje transcurre sin moverse y la otra a una velocidad constante. El tiempo total del viaje se reduce.²⁶

Aunque muchos economistas proponen el control electrónico como parte de un plan global que incluye otros componentes como los carriles bus exprés, consideraremos la propuesta de control por sus propios méritos.²⁷

En principio, hay muy poco de malo en esta disposición. Pero sería una tontería pensar en poner su administración en manos del gobierno. Requiere trabajar con equipos electrónicos sofisticados, que están sujetos, potencialmente, a frecuentes averías. Difícilmente se puede confiar en una organización que no puede recoger la basura, repartir el correo o rellenar los baches con una tarea tan onerosa. Tampoco hay ninguna razón para creer que el gobierno es el único adecuado para la tarea de subcontratar con éxito una operación de este tipo. Porque la subcontratación también requiere un nivel de habilidad nada despreciable. Y seguramente no podemos suponer alegremente la capacidad de reconocer la capacidad de mantener un sistema de este tipo, sin duda el requisito previo para el éxito de la subcontratación.

Pero incluso si se gestionara de forma impecable, el sistema de vigilancia dejaría que desear. Esto se debe a que es una solución de ingeniería, diseñada para maximizar el transporte de vehículos a través de la red de carreteras. Como tal, es un esquema viable. Pero no hace nada para acabar con la congestión. Sólo transforma la congestión de una situación en la que la espera se disimula en forma de velocidades lentas, a otra en la que la espera se hace explícita en forma de largas colas. Representa un cambio de un tráfico de movimiento lento con colas mínimas a un tráfico de movimiento rápido con colas más largas. La congestión desaparece de los carriles de tráfico, pero reaparece en el lateral de la autopista en forma de coches en espera.

En cierto modo, lo que la vigilancia electrónica pretende conseguir recuerda al fenómeno de la reserva de mesas en los restaurantes. Esto también es un intento de hacer frente a la masificación. Las colas explícitas desaparecen, pero ¿desaparece el problema? No. Sólo cambia el lugar donde se produce la espera. Y lo mismo ocurre en las carreteras. El control electrónico puede aportar comodidad. Pero en ausencia de programas diseñados para reducir la demanda de servicios de carretera, no puede resolver el problema de la congestión. Sólo puede transformar la congestión del tráfico lento en un movimiento más rápido, además de las colas de espera en las entradas de la autopista.

(d) Planificación, zonificación, construcción de nuevas ciudades. Hay un punto de vista cada vez más popular dentro de la comunidad del transporte según el cual no tiene mucho sentido intentar resolver el problema de la congestión por sí mismo, o en el vacío. Más bien, la verdadera solución radica, en primer lugar, en reconocer la actual falta de cooperación entre el automóvil y el transporte de masas, por un lado, y entre ambos modos de transporte y la decisión de cómo ubicar las oportunidades de vivienda, compras, ocio y empleo, por otro; y en segundo lugar, en garantizar, mediante un aumento de las iniciativas de planificación gubernamental, que todos estos factores estén coordinados entre sí.

Con respecto a la falta de sincronización entre el automóvil y el transporte masivo, Owen argumenta

Está claro que la suerte del automóvil y del transporte público son interdependientes. El éxito de cada uno depende de lo que se haga con el otro. Sin embargo, en casi todas las ciudades del mundo se planifican y financian por separado estas dos partes principales del problema único de cómo proporcionar una movilidad adecuada a la población urbana. El resultado se refleja en la severidad de la congestión de las calles, la ausencia de estándares aceptables de transporte público, la falta de opciones genuinas de viaje y las necesidades de viaje desatendidas de grandes segmentos de la población. El continuo aumento del número de propietarios de automóviles y los crecientes obstáculos para proporcionar un transporte público satisfactorio apuntan a la necesidad de una estrategia combinada.²⁸

A continuación, Owen justifica los controles del uso del suelo por los siguientes motivos:

Las soluciones de tránsito rápido también pueden crear congestión en lugar de aliviarla. Porque, aunque algunas rutas no lleguen nunca a desarrollar un tráfico suficiente para justificar un metro, las rutas de alta densidad que sí requieren esas instalaciones pueden fomentar zonas de crecimiento de alta densidad que generen más tráfico de tránsito del que se puede manejar convenientemente sin reducir los estándares de servicio. Sin un control eficaz del uso del suelo, la tendencia a una mayor concentración de la actividad económica hará que la congestión, incluida la de las calles, sea peor que nunca.²⁹

Sobre la coordinación del uso del suelo y el transporte a través de la planificación central, escribe

La dificultad básica del crecimiento urbano en todo el mundo es que las decisiones sobre el uso del suelo urbano son tomadas por una serie de partes privadas sin la orientación de planes integrales u objetivos comunitarios. El resultado es un elevado coste social, que incluye los altos costes de un mal ambiente y los grandes desembolsos en transporte y otros servicios necesarios para hacer frente al resultado. La tecnología del transporte está apoyando una gran variedad de ciudades indeseables y suburbios de mala calidad. El único remedio es reconocer que todo es técnicamente posible y elegir el tipo de entorno que se busca. La ciudad del *laissez-faire* probablemente acabe en desastre. . . . La tecnología de los transportes sólo podrá servir eficazmente si se incorpora como parte de una estrategia de desarrollo total.³⁰

Owen aboga por las "nuevas ciudades" para combatir la congestión:

Estos problemas [de congestión] pueden resolverse de dos maneras. Una es rediseñando las viejas ciudades, para dar paso a "la nueva ciudad en la ciudad". La otra consiste en orientar el crecimiento urbano mediante una combinación de nuevas inversiones en autopistas y tránsito, además de la adquisición de suelo público, para contribuir a un proceso de urbanización ordenado en lugar del urbanismo accidental, divisivo y diseñado para el beneficio en lugar de para las personas. La planificación del crecimiento económico de una nación debe ir acompañada de la planificación de su crecimiento espacial.

Habrá que abandonar la solución de propósito único y de menor coste, destinada a mover el tráfico, en favor de la creación de un entorno en el que la vivienda adecuada y los barrios decentes sean convenientes para las oportunidades de trabajo, el ocio y todo lo que la urbanización, en teoría, tiene que ofrecer. Los planes de transporte deben cambiar el énfasis de la lucha contra la congestión a la promoción de comunidades sin congestión.³¹

Consideremos cada uno de estos puntos. Debemos empezar por "conceder" a Owen que el tráfico por carretera y el transporte de masas no están ahora coordinados entre sí. De hecho, sería difícil citar otra situación en la que dos campos tan estrechamente aliados muestren tan poca complementariedad. Pero la conclusión de que este estado de cosas apunta a la necesidad de una mayor implicación gubernamental no puede sostenerse. La propiedad y el control de los gobiernos sobre las carreteras y el transporte de masas son precisamente los responsables de la triste descoordinación que existe actualmente entre ellos.

El transporte urbano de masas está actualmente casi en su totalidad en manos de los gobiernos locales. De hecho, el uso sinónimo de los términos "transporte masivo" y "transporte público" es un testimonio elocuente del hecho de que, a los ojos de la mayoría de la gente, el único propietario y gestor posible de estas redes de transporte es el gobierno. Y, aunque comúnmente se sostiene que, dado que los automóviles individuales son de propiedad privada, por lo tanto el sistema de carreteras por el que se mueven está bajo el control del mercado, esto es, como hemos visto, simplemente no es cierto: el hecho es que nuestros sistemas de carreteras y autopistas están completamente bajo el control de un nivel de gobierno u otro.

La defensa de la zonificación, los controles del uso del suelo y otros intentos por parte del Estado de determinar la ubicación de las personas y las empresas debe rechazarse por motivos similares. Por un lado, el gobierno ya despliega

personas y recursos geográficamente. Todas las grandes ciudades,³² la mayoría de los pueblos pequeños, los condados y los estados, así como muchas asociaciones regionales de planificación, se jactan de contar con leyes bien arraigadas, minuciosas y detalladas que restringen estrechamente el patrón de asentamiento del suelo. Si estas leyes ya están en funcionamiento durante la crisis de congestión, ¿cómo puede ser que la solución a este problema pase por establecer aún más controles?

Por el contrario, el análisis económico apunta al funcionamiento del mercado como antídoto para esa congestión provocada por la localización. Si, por ejemplo, se construyen viviendas a gran escala en un lugar sin transporte adecuado o sin perspectivas de tenerlo, simplemente no es cierto, como implica la opinión de Owen, que hordas de personas se mudarán primero, ya sea como inquilinos o compradores, y luego, al empezar a preocuparse por cómo se desplazarán al trabajo, descubrirán que estarán muy apretados y congestionados.

En un mercado totalmente libre, con todos los medios de transporte de propiedad privada, las cosas funcionarán con toda probabilidad de forma muy diferente. Las decisiones de localización serán aprobadas o desaprobadas en última instancia por el consumidor final, como todas las decisiones empresariales. Pero en este caso, dos conjuntos diferentes de empresarios serán responsables del lanzamiento de los proyectos: el constructor y el propietario del transporte.

El constructor, por supuesto, determina la ubicación de sus edificios. Pero no puede planificar en el vacío. Si no hay suficientes medios de transporte, ya sea de masas (trenes, trolebuses, autobuses, etc.) o de tipo "privado" (el automóvil en una carretera de propiedad individual), sabe que no podrá atraer clientes de forma rentable. Por tanto, antes de construir, determinará que existen suficientes fuentes de acceso a los viajes para sus clientes potenciales, o que pronto las habrá. En cualquiera de los dos casos, tendrá que implicar al proveedor de la fuente de tránsito en un vínculo contractual adecuado (voluntario), ya que de lo contrario éste podrá cobrar precios de transporte mucho más elevados una vez construida la instalación.

El empresario del transporte tendrá un incentivo para atraer la construcción de edificios adicionales a lo largo de la ruta de sus explotaciones. Dada la inversión original, es probable que los costes adicionales de los viajeros adicionales sean prácticamente nulos. Es de esperar que se pliegue a los deseos del constructor para obtener garantías sobre la futura oferta de servicio.

La única forma de que se produzca una congestión en este tipo de operación es que una o ambas partes cometan un grave error. Sin tener en cuenta la posibilidad de que los precios del transporte estén por debajo del equilibrio, la congestión podría producirse bien por un exceso de construcción en comparación con la cantidad de servicios de transporte en funcionamiento, bien por una oferta insuficiente de estos últimos en relación con la cantidad de unidades residenciales existentes. Pero esto no es motivo de alarma. El mercado dispone de dispositivos de autocorrección para hacer frente a los errores que, por desgracia, son propios de la humanidad, al menos a este lado del Jardín del Edén.

Si se produce una congestión en la red de transporte del mercado libre, la respuesta probablemente se asemeje a la que acompaña al "exceso de demanda" de cualquier otro bien o servicio: el empresario no descansa ni de día ni de noche hasta que proporciona los servicios adicionales que el mercado está pidiendo a gritos. (Volvemos a hacer abstracción de la posibilidad de aumentar los precios.) La heladería con largas colas de gente esperando la entrada contrata a más trabajadores lo antes posible; el economista que "sufre" la "congestión" de un gran número de personas que claman por contratarle como consultor contrata a más personal o amplía la producción de la forma que le parezca adecuada. En toda la economía privada, la "congestión" se considera una oportunidad de oro para aumentar la producción, las ventas y los beneficios. Sólo en el sector público se mira con recelo al cliente que reclama un servicio adicional³³, se le culpa, se le reprende y se le dice que desista de su empeño.³⁴

Las afirmaciones de Owen sobre la conveniencia de la planificación centralizada del transporte tampoco tienen fundamento. Es cierto, como él sostiene y como hemos visto, que la tecnología del transporte no está coordinada con la "estrategia total de desarrollo". Pero esto no se debe a la falta de "planes integrales"; se debe a un exceso de esa participación gubernamental en la economía. El destino de la ciudad moderna bien podría ser "acabar en desastre". Ciertamente, en la actualidad va en esa dirección. Pero la ciudad moderna no está dedicada al *laissez faire*, sino a lo contrario.

Los defensores de la planificación urbana, y de la planificación en general, a menudo hacen la fácil ecuación entre sus puntos de vista y la racionalidad económica. La implicación es que una sociedad que no utiliza un plan central exhaustivo está actuando irracionalmente, dejando las decisiones importantes al azar e invitando al caos. Sin embargo, nada más lejos de la realidad.

La economía como ciencia puede remontar sus inicios al descubrimiento de que los hombres pueden coordinar sus planes individuales por completo sin el beneficio de un organismo de planificación general facultado para dirigir a toda la sociedad: es precisamente la función del sistema de precios impartir los bits de información, conocidos sólo de la manera más descentralizada, a todos los participantes en la economía.³⁵ No es necesario sumar explícitamente todos los fardos de algodón, por ejemplo, para planificar la fabricación de paños, como querrían los planificadores centrales; con mucho, la mejor manera de utilizar toda la información relevante que conocen las personas de la industria del algodón y del paño es permitir que existan mercados y precios en estas áreas, y luego confiar en el motivo de la ganancia para asegurar que las dos industrias estén coordinadas entre sí. Una escasez incipiente en cualquiera de las dos áreas provocará un comportamiento del mercado que tenderá a autocorregirse. No habría necesidad de mencionar postulados básicos como estos si no fuera por la completa y total incomprensión de Owen de la función de los beneficios. En un entorno de mercado, no se pueden obtener beneficios de otra manera que no sea produciendo "para la gente": produciendo, es decir, lo que la gente está dispuesta a comprar.

El argumento de Owen a favor de las "nuevas ciudades" como medio para evitar la congestión del tráfico tampoco es convincente. Las nuevas ciudades no pueden contrarrestar la congestión del tráfico si se construyen y gestionan según los mismos principios que han causado

este problema en las ciudades antiguas. Sólo repetirían el problema. Y puesto que Owen no insta a la creación de nuevas ciudades por parte de la empresa privada, en las que se permitiría el funcionamiento del sistema de precios en las carreteras y se garantizaría así el fin de la congestión, su propuesta tiene poco mérito.

Pero la mera especulación sobre el efecto de las nuevas ciudades en la congestión ya no es necesaria. En las últimas décadas se han construido muchas ciudades de este tipo, en Estados Unidos y en otros países. Ninguna de ellas ha estado notablemente libre de congestión. En este caso, al menos, los hechos hablan claramente por sí mismos.

(e) Ampliar las carreteras. Uno de los antidotos más populares contra la congestión es construir más carreteras. Esta solución, que se beneficia de la aparente presencia del sentido común, ha atraído la atención y los elogios generalizados. Como informa Buchanan, "las soluciones recomendadas suelen adoptar la forma de ampliación y reconstrucción del sistema de carreteras, todo lo cual implica una considerable inversión adicional de recursos en carreteras y calles."³⁶ Mohring va incluso más allá. En su opinión

En la actualidad, la única técnica que se emplea de forma apreciable para aliviar la congestión del tráfico urbano es la inversión en capacidad adicional de las autopistas. Algunas de estas adiciones de capacidad han implicado la ampliación o modificación de las calles arteriales existentes, pero la mayoría de ellas han implicado la construcción de autopistas completamente nuevas, de alta velocidad y de acceso limitado.³⁷

Incluso Brownlee y Heller, de los que cabría esperar que lo supieran mejor, dado su conocimiento del papel de los precios de las autopistas, se suman a la corriente a favor de la construcción para salir de la congestión del tráfico. Afirman que

sin aumentar las cantidades gastadas por los usuarios de las autopistas, el exceso de demanda también se puede curar recurriendo al contribuyente general para aumentar la oferta, como atestiguan algunos fabricantes de automóviles y la Asociación Americana del Automóvil.³⁸

A menudo, además de pedir un aumento de las inversiones en carreteras, también se defienden diseños específicos. Wohl, por ejemplo, es partidario de construir carreteras que eviten los distritos comerciales centrales de las grandes ciudades, ya que "el tráfico de paso como proporción del tráfico de las calles del centro... suele oscilar entre el 30% y el 60%".³⁹ Y Morris, en un llamamiento poco disimulado a una mayor oferta de carreteras, está a favor de "utilizar criterios de diseño de autopistas urbanas que den preferencia a las consideraciones sobre la capacidad en horas punta en lugar del tiempo de viaje fuera de las horas punta."⁴⁰

Aunque los economistas la elogian ampliamente y gran parte de la comunidad del transporte la considera un axioma empresarial, esta solución no ha quedado sin crítica. Una de las principales críticas se basa en el concepto de "equilibrio del tráfico". Según este punto de vista, todos los intentos de resolver la crisis de congestión mediante el aumento de la oferta de carreteras están condenados al fracaso, ya que tan pronto como una nueva instalación entra en funcionamiento, atrae a los usuarios de otras carreteras, de otros modos (como el transporte masivo), y del grupo de automovilistas que, en ausencia de la nueva carretera, viajaron en horas menos convenientes. Y el proceso tenderá a continuar hasta que los niveles de congestión en la nueva instalación sean indistinguibles de los del resto de las avenidas. Es entonces cuando el sistema habrá llegado a un nuevo equilibrio de tráfico. En resumen, "la oferta crea su propia demanda".

Esta opinión fue expresada por Dyckman de la siguiente manera:

El alojamiento adicional crea tráfico adicional. La apertura de una autopista diseñada para satisfacer la demanda existente puede acabar aumentando esa demanda hasta que la congestión en la autopista aumente el tiempo de viaje hasta el que había antes de que existiera la autopista.⁴¹

Bish y Kirk dan una explicación definitiva:

Si la gente quisiera realmente viajar a velocidades no congestionadas durante las horas de viaje al trabajo, ¿cuánta inversión adicional en autopistas sería necesaria? Si se observan las previsiones de ingeniería sobre los viajes en la autopista antes de su apertura y los viajes reales en la autopista poco después de su apertura, no deja de sorprender la escasez de las previsiones de las horas punta en relación con los viajes reales. Mucho antes de la hora prevista, la nueva autopista tiene un tráfico superior a su "capacidad" y se congestiona de nuevo. ¿Por qué ocurre esto una y otra vez? Hay básicamente dos razones. En primer lugar, suele haber más de una ruta de autopista para ir al trabajo que tarda aproximadamente el mismo tiempo. Esto se debe a que si alguna ruta fuera significativamente más rápida, los viajeros se desplazarían a esa ruta, aumentando su congestión mientras se reduce la congestión en la ruta anteriormente más lenta hasta que los tiempos se igualen. Por lo tanto, cuando se abre una nueva ruta, el tráfico que utiliza una variedad de rutas anteriores cambiará a la nueva ruta hasta que el tiempo de viaje en la nueva ruta se iguale con el tiempo en las rutas adyacentes. Si las rutas anteriores han sido calles de la ciudad y la nueva ruta es una autopista, el equilibrio puede no establecerse hasta que el tráfico de la autopista sea muy lento y esté congestionado. Sin embargo, el tiempo de viaje será menor tanto en las rutas nuevas como en las antiguas debido al aumento de la capacidad de la autopista.

Pero estas ganancias, incluso en la reducción del tiempo de viaje, si no en la reducción de la congestión, es probable que se disipen. Bish y Kirk continúan:

Una segunda razón por la que las nuevas rutas se congestionan antes de lo previsto es simplemente que, cuando la capacidad de transporte aumenta y el tiempo de la hora punta disminuye, menos conductores se tomarán la molestia de adelantarse a la hora punta. En su lugar, viajarán más cerca de la hora de su preferencia real. Así pues, al aumentar la capacidad de transporte, se acorta la hora punta, pero se reduce muy poco la congestión durante las nuevas horas punta de viaje más cortas.⁴²

Parece que la solución de "construir más carreteras" a la congestión del tráfico no puede resistir la fuerza del argumento del "equilibrio" que se le imputa. Pero antes de seguir adelante, consideremos una posible crítica. Ya hemos dicho que el mercado, a diferencia del gobierno, considera la "congestión" como un simple caso de exceso de demanda y, en efecto, "se arremanga" en previsión de nuevas y rentables ventas. En otras palabras, el mercado se expande aparentemente para satisfacer el exceso de demanda. ¿Por qué entonces, cuando el gobierno intenta "ampliar" su oferta, construyendo más carreteras, fracasa de forma tan estrepitosa y aparentemente tan inevitable?

La respuesta está en el concepto de precio: cuando se prohíben las tasas, es decir, cuando el precio por el uso de las carreteras es cero, entonces y sólo entonces, los intentos de construir para salir de la congestión están condenados al fracaso. Mientras los servicios de autopistas sean "gratuitos" -mientras la gente pague por ellos tanto si los utiliza en horas punta como si no, y no pague más por este uso que por la no utilización-, el fenómeno del "equilibrio" tenderá a hacer fracasar todos los intentos de solucionar la congestión aumentando el parque de autopistas. La

empresa privada también "fracasaría" si se le prohibiera cobrar un precio por los servicios prestados.⁴³

Es cuando se permiten los precios de uso positivo que los empresarios ven una oportunidad de obtener beneficios curando el exceso de demanda, o las situaciones de "congestión". Es aquí donde la empresa privada se muestra por encima del sistema burocrático y estatista que funciona sin el beneficio de los precios por los servicios prestados.

(f) Prohibición del automóvil. Una solución al problema de la congestión muy apreciada por algunos economistas menos sofisticados y por muchos escritores populares es prohibir los automóviles en las carreteras atestadas. En el nivel más simplista, el "razonamiento" parece ser que, dado que la congestión de las carreteras consiste en un exceso de automóviles, la mejor y más segura manera de acabar con el problema es prohibir los vehículos infractores.⁴⁴ Un argumento un poco más convincente es que mientras los automóviles suelen transportar entre 1,2 y 1,5 pasajeros por vehículo, un autobús, que no ocupa más de dos veces y media el espacio de la autopista, puede transportar hasta cincuenta pasajeros a la vez.

El problema de ambos puntos de vista, por supuesto, es que tratan a los seres humanos como unidades homogéneas.⁴⁵ En ambas subyace el enfoque democrático o "narcisista" de la economía, que confiere una falsa igualdad al análisis. Porque los viajes de los seres humanos no son todos iguales. Que un autobús pueda transportar, para un espacio vial determinado, un múltiplo de las personas que pueden viajar en coche, no significa que el autobús esté haciendo más "trabajo" que el coche. Menos aún se justifica la suposición de que el valor de los servicios del autobús es igual al mismo múltiplo por el que transporta más personas que un coche.

Quizá un ejemplo numérico aclare este punto. Supongamos que el coche medio lleva 2,0 pasajeros por viaje, que el autobús lleva cuarenta personas y que el autobús ocupa el doble de espacio en la autopista que el coche. Dividiendo las cuarenta personas por la mitad, llegamos a veinte como número de personas transportadas por un autobús de tamaño equivalente al de un coche. ¿Podemos decir que el autobús hace diez veces el trabajo que hace un coche, ya que el primero lleva veinte personas, mientras que el segundo sólo lleva dos? No, a menos que supongamos que todas las personas implicadas son homogéneas en cuanto al valor que otorgan, o que se otorgan, a sus viajes. Por poner sólo el ejemplo más crudo, las veinte personas del autobús pueden estar haciendo un viaje de placer, cuyo valor para ellos apenas supera el coste del billete que han tenido que pagar por el viaje. Y las dos personas del automóvil pueden ser un hombre y su mujer embarazada, que se dirigen desesperadamente al hospital para dar a luz. No sólo no es cierto que el autobús haga diez veces más trabajo que el automóvil, sino que ni siquiera está claro que el autobús haga un trabajo más valioso que el vehículo privado. William Vickrey, uno de los pocos economistas que ha aplicado claramente este punto al transporte, critica "un agregado formado por componentes que, a pesar de tener una unidad de medida física común, son económicamente muy dispares".⁴⁶ Además, es imposible determinar si el autobús o el automóvil, en un caso dado, está haciendo un trabajo más valioso, en ausencia de un sistema de tarificación vial que les permita pujar entre sí por el escaso espacio vial.

Este punto ha sido discutido por Thompson, que sostiene que en determinadas circunstancias "una prohibición total del tráfico de automóviles se convierte en una aproximación y un sustituto racional de un precio basado en los costes". ¿Y las circunstancias especiales? "Si se acuerda en general que el precio que se cobraría por el acceso de los automóviles al distrito comercial central (C.B.D.) . . . es tan grande que nadie lo pagaría". Thompson razona: "Si la demanda de circulación de automóviles tuviera un precio fuera de la zona central por [los altos precios], el efecto es el mismo".⁴⁷

Sin embargo, los puntos de vista de Thompson tienen problemas. En primer lugar, da por sentado demasiado. ¿Cómo podemos saber, en un caso concreto, si existe un "acuerdo general"

con la proposición de que el precio será tan alto como para disuadir a todos los automovilistas potenciales de la C.B.D.? En segundo lugar, incluso si existe un "acuerdo general", es posible que haya algunos consumidores con gustos distintos a la media que estén dispuestos a frecuentar las carreteras de la C.B.D., incluso a precios que la mayoría de la gente considera escandalosamente elevados.

Pero supongamos incluso que en un momento dado Thompson tenga razón y que nadie pague de buen grado los elevados precios necesarios para acceder a las calles de la ciudad. Aun así, una prohibición no es una buena aproximación a un sistema de precios. Porque alguien podría cambiar de opinión sobre los beneficios de esos desplazamientos en comparación con sus costes, y decidir patrocinar la carretera. Bajo un sistema de precios, lo que ocurriría sería parecido a que cualquier artículo lento, o que no se venda, con un precio elevado, suba de repente en la estimación de los consumidores: se puede vender más. Pero en el caso de una prohibición total, habrá que dismantelar todo el sistema para que este cambio en la clasificación de los consumidores se traduzca en hechos. La aproximación de Thompson sólo tiene sentido si asumimos un conocimiento inicial perfecto y que no hay cambios en las preferencias de los consumidores a partir de entonces. Pero se trata de supuestos verdaderamente heroicos.

Roth⁴⁸ ha establecido cuatro criterios para juzgar los sistemas que pretenden reducir la congestión de las carreteras. En primer lugar, la selectividad: un sistema debe ser capaz de distinguir a los usuarios de la carretera cuyas necesidades de servicio son inmediatas y apremiantes de aquellos cuyas necesidades son de menor intensidad. En segundo lugar, la flexibilidad: debe desalentar el uso de las carreteras abarrotadas y no de las vacías. Tercero, viabilidad: debe ser "simple, justo, barato y aplicable". En cuarto lugar, la posibilidad de poner remedio: el sistema debe ser capaz de identificar los puntos problemáticos y actuar automáticamente para eliminarlos. ¿Y cómo se puede aplicar la prohibición de automóviles, o un sistema de prohibiciones parciales? Dice Roth:

La restricción por medio de permisos no es recomendable por ninguno de los criterios. La concesión de permisos tendría que seguir normas rígidas y, en general, no podría ser ni selectiva ni flexible. Un sistema de permisos no ofrecería ninguna orientación fiable sobre la política de inversiones, ya que no proporcionaría medios adecuados para medir la intensidad de la demanda de espacio vial. Implicaría la creación de una nueva burocracia para investigar las necesidades de transporte de todos los usuarios de automóviles con el fin de averiguar cuáles son, y cuáles no, "de interés público".

La idea de un sistema de permisos está ligada a la definición del vehículo "esencial", pero esto es tan difícil que no puede llevarse a cabo de forma útil. Un médico suele considerarse un usuario "esencial" evidente, pero incluso su permiso plantearía problemas. ¿Tendría derecho a utilizar su coche para llevar a su familia al teatro? Algunos dirán que no, pero ¿cuál sería la situación si estuviera "de guardia" en el quirófano y pudiera salir de urgencia en cualquier momento?⁴⁹

A veces se insta a prohibir los automóviles por una supuesta animosidad entre "personas" y "automóviles". Wilfred Owen escribe al respecto

En la era de la urbanización y la motorización, la forma de vivir de las personas y la forma de moverse se han vuelto cada vez más incompatibles. . . En la era del automóvil, las ciudades se han convertido en la negación de las comunidades: un escenario para las máquinas en lugar de las personas. . . . El progreso económico y social no debe verse perjudicado por una discordia

innecesaria entre vivir y moverse. . . . En todas las grandes ciudades del mundo, desde Bogotá a Bangkok o Boston, el conflicto entre la ciudad y el automóvil está en un punto de crisis inminente.⁵⁰

Y, en opinión de *The Economist*, "la necesidad de limitar la intrusión (de los automóviles) en los lugares donde la gente se mueve, vive y trabaja" es "irrefutable".⁵¹

Este supuesto conflicto entre "personas" y "automóviles" es totalmente fabricado, increíble e imposible de parodiar suficientemente. Si un marciano se enterara de la "lucha a vida o muerte" entre ellos, ampliamente descrita, tendría que ser excusado por suponer que se trata de dos tipos diferentes de criaturas, que compiten por una habitabilidad de la tierra que sólo puede concederse a una. ¿Se atreve a mencionar que uno de los "protagonistas" es un objeto completamente inanimado, inventado únicamente por, y para el uso y la satisfacción del otro? ¿Y que, contrariamente a lo que podrían insinuar algunos escritores,⁵² el coche no ha adquirido poderes sobrenaturales que le permitan "arrebatar el cuerpo" a los seres humanos, o cualquier otro acto invasivo de este tipo?⁵³

Es completamente falaz, pues, hablar de "coches contra personas". Si se quiere introducir un mínimo de sentido común en esta discusión, el problema tendrá que ser tratado, no como un conflicto entre seres humanos y objetos inanimados, sino entre algunas personas que quieren utilizar los automóviles para algunos fines, y otros seres humanos que se oponen a tal (o cualquier) uso de estas máquinas. Dada esta traducción, el problema se transforma en el conflicto más habitual y, por tanto, más manejable, sobre medios escasos y fines en competencia.

Con cualquier recurso escaso siempre hay dos (o más) individuos o grupos que quieren utilizarlo para fines diferentes. Y el método habitual para decidir entre los grupos contendientes es el sistema de precios y derechos de propiedad privada. El propietario de una propiedad determinada es quien decide si se utilizará como bolera o como sala de exposición de automóviles, por ejemplo. Y es a través del sistema de precios que los que desean utilizar la propiedad en cuestión pueden registrar sus preferencias.

La razón por la que aparecen dificultades insolubles en el conflicto sobre "coches contra personas" se debe claramente a la ausencia de las instituciones de precios y derechos de propiedad aplicables a las carreteras. Actualmente no hay propietarios de carreteras que puedan decidir si permiten que sus propiedades sean utilizadas (a diferentes horas) por personas con coches o por personas sin coches. No existe en la actualidad ningún sistema de precios que pueda determinar si la demanda de una carretera determinada es mayor por parte de las personas que desean utilizarla junto con sus automóviles, o por parte de las personas que desean utilizarla sin beneficiarse de estas máquinas.

Otro argumento en contra de la prohibición de los automóviles es que, en el mejor de los casos, no resolverá el problema de la congestión, sino que sólo lo disimulará. Hemos visto que la vigilancia electrónica trasladaría la congestión de las carreteras a las entradas de las autopistas; la prohibición de los automóviles no trasladará la congestión a un lugar tan fácilmente visible y, por tanto, puede ser más difícil darse cuenta de que la congestión seguirá existiendo. Al fin y al cabo, las carreteras estarán relativamente poco concurridas y no habrá atascos en las entradas. Pero los efectos de la prohibición no desaparecerán. Los resultados se "verán" en la incomodidad de quienes se vean obligados a cambiar su primera preferencia, el automóvil, por el transporte de masas; en la menor movilidad de quienes, al tener que renunciar a sus coches y enfrentarse a opciones de transporte de masas poco atractivas, opten por quedarse en casa o hacer menos viajes; en la mayor integración espacial de las oportunidades residenciales, laborales y recreativas, que no era rentable con unas posibilidades de transporte razonables, pero que cobra sentido con un colapso del transporte.

No debemos equivocarnos: El automovilista individual prefiere su modo privado de transporte automotriz a la mayoría de las alternativas imaginables de transporte masivo. Incluso un fanático del transporte público como Owen lo admite:

El automóvil, a pesar de sus deficiencias, está en lo más alto de la lista de lo que quiere la mayoría de la gente, sean quienes sean y vivan donde vivan. Los elevados impuestos y las políticas restrictivas diseñadas para desalentar la propiedad de automóviles no han tenido mucho efecto, como tampoco lo han tenido los inconvenientes del tráfico urbano. La gente sigue conduciendo en las condiciones más adversas, o se muda cuando las condiciones se vuelven finalmente insoportables.⁵⁴

Las razones habituales de este estado de cosas, que está molestando a los planificadores de transporte de todo el mundo, son las ventajas del automóvil frente al transporte de masas en términos de: privacidad; capacidad de transporte de paquetes (especialmente para ir de compras); disponibilidad de asientos; seguridad; y comodidades. Además, el automóvil es supremo en cuanto a la flexibilidad, ya que puede partir y llegar a donde el usuario desee. No es casualidad que, mientras que el transporte público o de masas pertenece y es gestionado casi en su totalidad por el gobierno, sólo una parte del tráfico de automóviles está controlada por el Estado: la calzada, pero no el vehículo.

Esto no significa que bajo la empresa privada los vehículos de motor nunca estarían prohibidos o su uso nunca estaría restringido.⁵⁵ La diferencia es que en la empresa privada, el mercado tendría "voz" en el proceso de toma de decisiones, aunque sea de forma indirecta. Supongamos, por ejemplo, que un propietario de una carretera decide cerrarla a los automóviles privados. Si su decisión es errónea, sus beneficios disminuirán. Los automovilistas decepcionados se dirigirán a otros propietarios de carreteras, dispuestos y capaces de pagar tarifas más altas. El propietario de la carretera puede, como resultado, cambiar su política. Si no lo hace, puede que se vea abocado a la quiebra, para así fomentar la reorganización de la propiedad de las carreteras y la sustitución por una política más racional. No hace falta decir que los ciudadanos no tienen nada remotamente parecido a este grado de "poder" sobre sus funcionarios de transporte colocados por el gobierno.

(g) Carriles especiales para autobuses. ¿Qué hay de las ventajas especiales para los autobuses? La mayoría de las veces, la sugerencia concreta es que se reserven carriles de carretera para el uso exclusivo de los autobuses.⁵⁶ Aunque este privilegio sólo se extiende a los "volantes de la autopista"⁵⁷ durante la hora punta, es una ventaja importante. A los automóviles se les prohíbe la entrada, salvo en algunos casos para tramos cortos, o para realizar giros. Esto permite a menudo que el tráfico del carril bus se mueva a 40 o 50 mph, mientras que las hordas de automóviles privados deben permanecer impotentes, ahogados en la congestión que se hace aún peor por el tratamiento especial concedido al modo de transporte masivo.

Como hemos visto, este esquema es fatalmente defectuoso por el erróneo postulado de homogeneidad. Sólo si las preferencias colectivas de los pasajeros de los autobuses superan a las de los automovilistas, se puede utilizar algún razonamiento económico en defensa de este plan. Pero como no hay mercado, por supuesto, no hay forma de registrar o comparar los deseos de los competidores por el escaso espacio de los carriles en hora punta. Desprovisto de cualquier posible fundamento económico, el plan queda expuesto como una vuelta a una sociedad de estatus, no de contrato. Algunos grupos son privilegiados. Otros son los oprimidos. Los viajeros de autobús, en forma de casta, independientemente de sus "méritos" intrínsecos, se sitúan en una categoría superior a la de los usuarios de automóviles.

Hay que distinguir claramente entre dos situaciones aparentemente similares: (1) carriles especiales para autobuses por decreto, y (2) carriles especiales para autobuses que son el resultado del funcionamiento del sistema de precios. Paradójicamente, el resultado puede ser exactamente el mismo, es decir, el mismo patrón de uso de las carreteras puede surgir de la tarificación de las carreteras que de las órdenes ejecutivas. Sin embargo, las implicaciones de bienestar económico serán muy diferentes. Si, como resultado del sistema de precios del mercado libre, los autobuses son capaces de sobrepasar a los automóviles por el uso de carriles reservados de acceso limitado en horas punta, entonces podemos concluir legítimamente que todas las partes de la transacción son beneficiarias, de lo contrario no habrían entrado en acuerdos contractuales. Sin embargo, esta conclusión no se desprende del establecimiento de carriles para autobuses sin el beneficio del sistema de precios.

Bajo un sistema de precios, hay razones para creer que se producirían carriles bus especiales.⁵⁸ Las compañías aéreas de jumbos dan servicio a tanta gente que son capaces de pujar por el escaso espacio de las pistas de aterrizaje de las compañías aéreas que utilizan jumbos privados y corporativos, a pesar de que estos últimos son presumiblemente mucho más ricos a nivel individual. Es probable que el mismo fenómeno se repita en las carreteras de nuestro país. Aunque habrá algunas limusinas, taxis, jitneys y algún que otro Maserati que podrán pujar por un espacio privilegiado en el carril en igualdad (o favorable) con el autobús, mucho más concurrido, no cabe duda de que los autobuses de transporte masivo podrán dominar los carriles especiales. Tampoco cabe duda de que al propietario de la carretera privada le interesará (como a los gestores de las carreteras gubernamentales, en su mayoría, no les ha interesado) instituir carriles especiales, quizá junto con dispositivos de control electrónico, que permitan velocidades más altas en las horas punta, aunque a un precio más elevado de la carretera. Si no lo hace, y existe una demanda no explotada de este servicio, sus competidores se aprovecharán de este vacío. El propietario de la carretera recalcitrante ganará, en cualquier caso, menos dinero que de otro modo; sólo por esta razón podemos esperar una tendencia a la provisión de carriles exprés.

La eficacia económica de un sistema de carriles exprés orientado al precio y bien ajustado será formidable. Es cierto que un sistema fiat podría hacer concesiones a los vehículos de emergencia, como los aparatos de extinción de incendios y las ambulancias. Pero no es fácil distinguir con precisión entre los viajes de emergencia de estos vehículos, cuando es de suma importancia que se aceleren, y otros viajes, como el regreso a la base. El sistema fiat tampoco podrá distinguir entre un autobús lleno y uno vacío. Tampoco entre un autobús lleno en el que se venden billetes de mayor precio y se promete un viaje más rápido, y otro en el que se promete un servicio más lento y barato a un autobús igualmente lleno.

Entre algunos escritores, un carril exprés para autobuses se justifica no por sí mismo, sino como una política "de segunda". Dado que es "políticamente imposible" instituir un sistema de este tipo basado en los precios, y que es importante disponer de carriles exprés para autobuses, se argumenta que un sistema fiat, aunque no sea ideal, puede ser la mejor alternativa posible.⁵⁹ La dificultad de esta línea de pensamiento es que no hay ninguna forma científica de demostrar que los carriles bus fiat sean realmente la política más próxima a la que resultaría del funcionamiento de un sistema de precios. Puede que no sea la segunda mejor política. Además, es una mala estrategia que los economistas, supuestos "expertos" en la materia, renuncien a la defensa de la mejor política, en este caso, un sistema de precios operativo.

Quizá lo más descorazonador de la propuesta del carril bus reservado no sea la idea en sí, sino la forma en que se va a probar e introducir. No es de extrañar que sea el Estado el llamado a realizar esta tarea.⁶⁰ Pero es la misma institución que hasta ahora no ha considerado oportuno instituir el programa de forma generalizada.⁶¹ Hay una contradicción al respecto. Si la idea de los

carriles de reserva es buena y las autoridades viales son competentes, deberían haber sido las primeras en pensar en ello y aplicarlo. Dado que no lo han hecho y que, en cambio, el impulso del programa ha venido de fuentes externas, o bien la idea no es sólida, o bien los responsables de no aplicarla hasta ahora son incompetentes. Los que quieren que las autoridades actuales instituyan sistemas de carriles de reserva no pueden sostener lógicamente que los burócratas que hasta ahora han fracasado en este sentido sean los más cualificados para controlarlos ahora.

(h) Mejora del transporte público. ¿Qué hay de las propuestas para el tan alabado "car pool", que consiste en que individuos que antes iban solos ahora compartan el mismo vehículo?⁶² Si lo hace un número suficiente de viajeros, el efecto del coche compartido será aumentar el "factor de carga" (la utilización de cada vehículo), al tiempo que se reduce el número de automóviles (casi vacíos) que claman por el espacio limitado de la carretera durante las horas punta.

Uno de los inconvenientes es que, para que funcione con éxito, el uso compartido de vehículos requiere que las personas vivan y trabajen muy cerca. Salvo en el caso de ciudades dominadas por una gran empresa, por ejemplo, una acería, donde la mayoría de los trabajadores viven en el mismo barrio, es poco probable que se dé esta condición. En la mayoría de los casos, las personas que viven juntas no suelen trabajar juntas y viceversa.

Una vez más, hay que distinguir entre el uso compartido que surge como reacción natural a un sistema de precios de la carretera y el que se impone por decreto gubernamental. En el primer caso, pero no en el segundo, se pueden hacer finas distinciones entre los que pueden beneficiarse del uso compartido y los que no. Un edicto arbitrario de que un pool esté formado por no menos de cuatro pasajeros (incluido el conductor) excluirá los beneficios marginales de que dispone el sistema a través del mecanismo de precios, que fomentará los viajes compartidos entre tres o incluso dos personas. Un individuo, aunque esté dispuesto a pagar el precio comúnmente compartido por cuatro o más, tendría prohibido el acceso a la carretera. Una vez más, se ve que la solución sin precios ignora la heterogeneidad de los planes y propósitos humanos. La puesta en común es necesariamente inflexible con respecto al tamaño de la carga de pasajeros, así como con respecto a los deseos de los consumidores del servicio de carretera.

¿Qué pasa con los intentos de acelerar y aumentar la capacidad de los trenes y autobuses mediante el aumento de la longitud de los trenes y el uso del servicio de paradas intermedias en ambos modos de transporte?⁶³ El funcionamiento de las paradas intermedias también tiene sus problemas. Funciona asignando primero las paradas de autobús o tren como A , B o AB . A continuación, se asigna a los vehículos una ruta A , una ruta B o una ruta AB exprés. El tren A , por ejemplo, sólo se detiene en las paradas A o AB , saltándose todas las estaciones B intermedias. La velocidad aumenta, ya que se realizan menos paradas, pero la cuestión es si esta ventaja compensa el inconveniente de que una persona tenga que pasar de la línea A a la línea B por la intermediación de una parada AB , o tener que retroceder si la línea está dispuesta de la siguiente manera: $A_1, B_1, AB_1, A_2, B_2, AB_2, \dots$, y uno quiere viajar desde A_1 , hasta B_1 ... (En este caso, habría que pasar de A_1 a AB_1 , y luego volver a B_1).

Los problemas de aumentar la longitud de los trenes son: (1) suele implicar una gran inversión de capital para construir la estación de tren con la capacidad suficiente para manejar el tren de mayor tamaño, y (2) habrá una mayor necesidad de personal policial para cubrir los vagones adicionales, al menos en los grandes centros urbanos, donde los robos a mano armada son una fuerza a tener en cuenta, incluso durante las horas punta congestionadas.

Otra solución a la congestión de las carreteras propone ayudar al transporte de masas, no acelerándolo, sino atrayendo a los automovilistas fuera de sus coches. Si se consigue atraer a un número suficiente de personas a los autobuses o trenes mediante mejoras de calidad (más comodidad, decoración, lujo, etc.), se espera que se reduzcan los atascos.⁶⁴ Pero esta propuesta se ha topado con dificultades. Como hemos visto, los automóviles son muy populares por una serie

de razones, y siempre ha resultado difícil, si no imposible, "atraer" al automovilista estadounidense fuera de su coche. Un crítico del transporte, John Rae, ha llegado a calificar esta esperanza de "mito".⁶⁵ En Estados Unidos, al menos, "el coche de un hombre es casi tan su castillo" como su casa.

Hay que subrayar que no hay nada intrínsecamente objetable en ninguna de estas soluciones: compartir el coche, o saltarse las paradas, acelerar los trenes, hacerlos más largos, o incluso hacer que el transporte masivo sea más atractivo que los modos alternativos en el margen, para algunas personas al menos. No hay nada en ninguno de estos intentos de mejorar el transporte masivo que, en principio, no pudiera tener lugar de forma natural en un mercado libre. Lo que es objetable en estos escenarios es que, sin un sistema de mercado, no es posible determinar científicamente cuál es el que más vale la pena. "Necesitamos saber", afirma Wilbur Thompson, por ejemplo, "si un sistema de transporte masivo, rápido y de clase de lujo puede ser autosuficiente".⁶⁶ Pero la única manera de saberlo definitivamente es permitir a los empresarios que establezcan esos servicios y ver si consiguen obtener beneficios. Todas las discusiones y dudas del mundo no pueden sustituir al sistema de pérdidas y ganancias para determinar la viabilidad económica de cualquiera de estas soluciones.

(i) La tarifa gratuita. A veces se defiende la gratuidad del transporte de masas como parte de un paquete de ayudas para animar a los automovilistas a abandonar sus coches en favor de los medios de transporte público.⁶⁷ El argumento es que, si se consigue tentar a un número suficiente de personas, se reducirá la congestión de las carreteras. La gratuidad de las tarifas también se defiende con el argumento de que se ahorrarán los elevados costes de recaudación, que suponen una elevada proporción de la factura total del transporte. Si no se cobra nada, se puede eliminar de un plumazo toda la panoplia de cabinas de peaje, fichas, máquinas de cambio -y la mano de obra necesaria para atenderlas-. Y, del mismo modo, se obviaría la tecnología de tarificación electrónica e informática más sofisticada que probablemente se emplee en el futuro.

Además, se citan otras consideraciones de costes a favor de la gratuidad de las tarifas. Scheiner y Starling, por ejemplo, proponen:

En primer lugar, en la medida en que la gratuidad induce a los conductores a utilizar el transporte público, el propio autobús puede desplazarse más rápidamente; y una mayor velocidad de los vehículos significa menores costes de explotación. . . . En segundo lugar, la gratuidad reduce el tiempo de recorrido al reducir el tiempo de embarque, que puede consumir hasta el 18% del tiempo total de recorrido. Con la tarifa libre, se eliminan las colas de las cajas de billetes y los pasajeros pueden embarcar tanto por las puertas delanteras como por las traseras. En tercer lugar, el mantenimiento de los equipos de recogida de billetes y el manejo de efectivo, fichas y transbordos requiere aproximadamente una persona por cada diez autobuses; con la tarifa gratuita, esto se eliminaría. Para una operación de 100 autobuses, se podrían ahorrar aproximadamente 100.000 dólares anuales sólo en reducción de personal. En cuarto lugar, el seguro de responsabilidad civil de tránsito, que cuesta entre 0,04 y 0,06 dólares por milla, probablemente no sería necesario; como el usuario no paga nada por el viaje, lo haría por su cuenta y riesgo.⁶⁸

Otra vertiente del argumento a favor de la gratuidad del transporte público procede gradualmente del intento de agilizar los movimientos de los vehículos. En lugar de ir directamente a la gratuidad, el primer paso es la exigencia del cobro exacto de la tarifa, como intermediario. La afirmación de Owen de que "la exigencia del cobro exacto de los billetes en los autobuses también ha introducido inconvenientes que sugieren la eliminación total de los billetes como siguiente paso lógico"⁶⁹ es un retrato justo de este punto de vista.

Estos argumentos, u otros similares, pueden haber tenido cierta influencia, ya que la idea de la gratuidad se ha hecho realidad. La "alfombra mágica" de Seattle y el "Downtown Area Short Hop" (DASH) de Dayton se describen como "zonas sin tarifas", si no como "programas de tránsito de tarifa libre en toda regla".⁷⁰ Pero, como en el caso del experimento de Wilkes-Barre con las tarifas gratuitas tras la destrucción del huracán Agnes en 1972, se admite que las pruebas a favor o en contra del programa no son concluyentes, ni siquiera por sus defensores.

Los argumentos de la gratuidad no han quedado sin respuesta. La dificultad estriba en que:

Los usuarios actuales del transporte de masas son en realidad un grupo más o menos cautivo que no puede utilizar un automóvil por una u otra razón, (por lo que) su demanda de servicio de transporte es relativamente inelástica. El recorte o la supresión de la tarifa no aumentaría el número de usuarios de forma significativa, excepto quizá en el caso de algunos viajes de corta distancia en horas punta como sustituto de los desplazamientos a pie.⁷¹

La dificultad de las medidas de elasticidad, por supuesto, es que no son constantes que existen en la naturaleza, equivalentes, por ejemplo, al coeficiente fijo de gravedad. Por el contrario, son intentos muy dudosos de medir la respuesta de un grupo de personas, en una ciudad, en un día, a una eliminación de las tarifas. Si el experimento se llevara a cabo en una ciudad diferente, o para personas diferentes, o en un día diferente, o a una hora diferente del día, manteniendo todas las demás condiciones constantes, los resultados serían diferentes. La elasticidad, por tanto, es una base muy débil sobre la que erigir cualquier política pública. Sin embargo, esta crítica parece haber degradado efectivamente el transporte gratuito como limpiador de la congestión de las carreteras a un papel secundario. En su lugar, se ha instado a mejorar la calidad del transporte de masas.⁷²

Además, aunque los costes de recaudación se eliminarían prácticamente, estos costes en sí sólo suponen el 8% del total de los gastos de explotación.⁷³

La gratuidad, además, es una negación del sistema de precios. Si no se paga por viajar, se puede decir que no hay un sistema de precios en funcionamiento. Las tarifas gratuitas, por tanto, son indeseables porque impiden mantener los beneficios habituales asociados a los precios. Con tarifas gratuitas, no habrá "ningún método racional para determinar la proporción de recursos nacionales que deben gastarse";⁷⁴ ya que es a través del sistema de precios como se realizan dichas asignaciones. Sin tarifas, estas decisiones de asignación tendrán que ser arbitrarias.

Además, dado que los precios son las únicas riendas a través de las cuales los consumidores "controlan" a los productores, la gratuidad de las tarifas eliminará cualquier vestigio de este efecto. Al no estar obligados a obtener beneficios, con sus costes subvencionados con los ingresos fiscales generales, los gestores de las operaciones de tránsito se encontrarán con que su eficacia y responsabilidad se verán mermadas. Roth afirma: "Las tarifas gratuitas no relacionan los gastos con los deseos de los consumidores... y no hacen nada para garantizar que las [existencias] existentes se utilicen de manera eficiente".⁷⁵

Scheiner y Starling, sin embargo, estarían dispuestos a discutir esta afirmación. Preguntan:

¿Se convertiría una subvención federal abierta en una invitación a la ineficiencia y a las demandas salariales excesivas? Evidentemente, un programa cuidadosamente diseñado tendría que hacer frente a esta cuestión. Una posibilidad sería que el gobierno federal pagara a las comunidades locales una subvención fija por viaje de pasajero. Este enfoque supondría un incentivo integrado para que los sistemas de tránsito mejoraran el servicio, ya que cuantos más pasajeros transporten, más ayuda recibirán.⁷⁶

De hecho, esto animaría a la comunidad local a prestar el servicio, pero la calidad del servicio que se fomentaría sería sólo del nivel necesario para tentar el uso a un precio cero. Y los viajeros que soportan las horas punta en algunas de nuestras grandes ciudades podrían seguir utilizando el transporte gratuito a menos que se deteriore gravemente. Así que habría algún incentivo para un servicio de calidad; pero sólo sería operativo a niveles en los que el servicio fuera prácticamente inexistente.

Además, sin precios no habría forma de calibrar la importancia que cada usuario da a su viaje. Con los precios, sabemos que el cliente da más valor al viaje que al dinero que debe pagar para comprarlo. Pero con las tarifas gratuitas, una persona no dudará en utilizar el servicio incluso por las razones más superficiales y frívolas. La gente puede utilizar el transporte sólo para librarse de la lluvia y mantenerse alejado de ella; con el fin de tener un lugar donde quedarse; o para merodear. Un grupo de vagabundos podría colapsar el servicio de transporte utilizándolo en las horas punta. Y si la tarifa fuera gratuita sólo en las horas de menor afluencia, esto reduciría seriamente el ahorro conseguido al obviar los costes de recaudación.

Debemos concluir este debate sobre la gratuidad con la advertencia de que nuestro rechazo a esta política sólo es aplicable al transporte público de masas. En lo que respecta al transporte privado de masas, la cuestión está totalmente abierta. A pesar de los poderosos argumentos esgrimidos en contra de la gratuidad de las tarifas públicas,⁷⁷ un empresario privado puede decidir, como parte de sus planes orientados a la obtención de beneficios, ofrecer el transporte "gratis" como parte de un paquete. Esto se hace habitualmente en los grandes almacenes y edificios de oficinas, al menos en lo que respecta al transporte interno (ascensores, escaleras mecánicas). Y los parques de atracciones ofrecen a veces viajes en tren gratuitos dentro de sus propias instalaciones. Dada la propiedad privada de todos los medios de transporte, es imposible descartar todos estos comportamientos.

*Este capítulo se publicó por primera vez como "Congestion and Road Pricing", *Journal of Libertarian Studies* 4, no. 3 (verano de 1980): 299-330. El autor desea agradecer al Cato Institute, y especialmente a Charles G. Koch y Edward H. Crane III, su apoyo financiero.

1 A.A. Walters, *The Economics of Road User Charges*, International Bank for Reconstruction and Development, Staff Occasional Paper #5 (Baltimore, Md.: Johns Hopkins University Press, 1968), p. 2.

2 *New York Post*, 19 de enero de 1978, p. 3.

3 Oficina del Censo de Estados Unidos, *Statistical Abstract of the United States*, 1976 (Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1976), tabla 979.

4 *Ibidem*, tabla 986.

5 George A. Smerk, *Urban Transportation: The Federal Role* (Bloomington: Indiana University Press, 1965), pp. 59-61.

6 James M. Buchanan, "The Pricing of Highway Services", *National Tax Journal* 5, n° 2 (junio de 1952): 106. Véase también Wilfred Owen, *The Metropolitan Transportation Problem* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1956), pp. 80-85; G.J. Ponsonby, "The Problem of the Peak, with Special Reference to Road Passenger Transport", *The Economic Journal* (marzo de 1958): 74; John W. Dyckman, "Transportation in Cities", en Arthur F. Schreiber, Paul K. Gatons y Richard B. Clemmer, eds., *Economics of Urban Problems* (Boston: Houghton Mifflin, 1971), pp. 140-41; y Wilfred Owen, *The Accessible City* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1972), p. 37.

7 Smerk, *Urban Transportation*, p. 59.

8 Buchanan, "The Pricing of Highway Services", p. 106.

9 Charles O. Meiburg, "An Economic Analysis of Highway Services", *Quarterly Journal of Economics* 77 (noviembre de 1963): 656. Véase también John Meyer, John F. Kain y Martin Wohl, *The Urban Transportation Problem* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1965), p. 340.

10 Edward C. Banfield, *The Unheavenly City* (Boston: Little, Brown, 1970), p. 5. 11 *Ibidem*, p. 12; énfasis añadido.

12 Esto sin mencionar el deterioro de las viviendas fuera de la ciudad debido a los controles de los alquileres, el desempleo de los jóvenes fuera de la ciudad debido a la legislación sobre el salario mínimo, los problemas de contaminación en las zonas fuera de la ciudad causados por la incapacidad gubernamental de permitir una especificación completa de los derechos de propiedad, y los costes intolerablemente altos de la atención médica para la clase media debido a los procedimientos gubernamentales restrictivos de las licencias para los médicos. (Véase Milton Friedman, *Capitalism and Freedom* [Chicago: University of Chicago Press, 1962], cap. 9.) En ninguno de estos graves problemas urbanos están implicadas causalmente las clases más pobres, aunque a menudo son las que más sufren.

13 Robert Bish y Robert Kirk, *Economic Principles and Urban Problems* (Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1974), pp. 138-39.

14 James Q. Wilson, "Urban Problems in Perspective", en James Q. Wilson, ed., *The Metropolitan Enigma* (Garden City, N.Y.: Doubleday, 1970), p. 393.

15 John Meyer, "Urban Transportation", en *The Metropolitan Enigma*, James Q. Wilson, ed. (Garden City, N.Y.: Doubleday, 1970), pp. 52-53.

16 Banfield, *The Unheavenly City*, p. 10.

17 Robert Baker, *The Highway Risk Problem* (Nueva York: John Wiley and Sons, 1971), p. 2.

18 Martin Wohl, "Must Something Be Done About Traffic Congestion?", *Traffic Quarterly* (julio de 1971): 403-04.

19 Wilbur R. Thompson, *A Preface to Urban Economics* (Baltimore, Md.: Johns Hopkins Press, 1968), p. 333.

20 Hay, sin duda, algunas opciones abiertas al público. La emisión de bonos para recaudar dinero para construir autopistas, la elección de utilizar una carretera de peaje más rápida o de utilizar las carreteras locales -con semáforos- de forma gratuita, son algunos ejemplos. Pero el primer tipo (elección política) tiene serios inconvenientes en comparación con las opciones de mercado; y la elección de la carretera de peaje se ha hecho normalmente a favor de evitar la congestión pagando por el privilegio, en contradicción directa con las alegaciones de los defensores del statu quo. Para un análisis de cómo podría funcionar un sistema de carreteras de libre mercado y de propiedad privada, véase Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nueva York: Macmillan, 1973), cap. 11. 11; y Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979), reimpresso en el presente volumen como capítulo 1.

21 Véase Smerk, *Urban Transportation*, p. 200; Wilfred Owen, *The Metropolitan Transportation Problem* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1956), pp. 245-48; Robert A. Olmsted, "Response to [William Vickrey's] Improving New York's Transit Service-An Economist's View", *City Almanac* 8 (abril, 1974): 11; Thompson, *A Preface to Urban Economics*, p. 354; James C. Plowes y Maurice H. Yeates, "The Urban Rush Hour: An Analysis of the Yonge Street, Toronto Subway System", *Traffic Quarterly* 26 (abril de 1972): 218; Wohl, "Must Something Be Done About Traffic Congestion?", 404; y David M. Winch, *The Economics of Highway Planning* (Toronto: University of Toronto Press, 1963), p. 80.

22 Plowes y Yeates, "The Urban Rush Hour: An Analysis of the Yonge Street, Toronto Subway System", p. 218.

23 Véase Smerk, *Urban Transportation*, p. 194; y William Lathrop, Jr., "Reversible Roadway Controls", *Traffic Quarterly* (enero de 1972): 133.

24 Como puede esperarse de nuestro análisis de los incentivos diferenciales de la administración y la empresa privada, fue esta última la que primero inició esta respuesta a los deseos diferenciales de los clientes, y la que sigue a la cabeza de la satisfacción de los consumidores. Por el contrario, la respuesta de los organismos gubernamentales ha sido prohibir el consumo de tabaco, satisfaciendo así completamente a un segmento a expensas del otro.

25 John F. Kain, "A Re-appraisal of Metropolitan Transportation Planning", en Arthur Schreiber, Paul Gatons y Richard Clemmer, editores, *Economics of Urban Problems: An Introduction* (Boston: Houghton Mifflin, 1971), p. 163. Véase también Owen, *The Accessible City*, p. 31; Charles M. Noble, "Highway Design and Construction Related to Traffic Operations and Safety", *Traffic Quarterly* (noviembre de 1971); y S.S. Morris, "Freeways and the Urban Traffic Problem", *Traffic Quarterly* 27 (octubre de 1973): 523.

26 Bish y Kirk, *Economic Principles and Urban Problems*, p. 147.

27 La idea del carril bus expés se trata por separado más adelante. 28Owen, *The Accessible City*, pp. 43-44.

29 *Ibidem*, pp. 48-49; énfasis añadido. Véase también Wohl, "Must Something Be Done About Traffic Congestion?", donde aboga por la reducción de la densidad de empleo.

30 Owen, *The Accessible City*, pp. 50-51; énfasis añadido.

31 *Ibidem*, p. 54. Véase también Smerk, *Urban Transportation*, pp. 179 y 203, donde aboga por una nueva política de ciudades.

32 Con la honrosa excepción de Houston, Texas. Véase Bernard Siegan, *Land Use Without Zoning* (Toronto: D.C. Heath, 1972). Véase también Walter Block, ed., *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver: Fraser Institute, 1980).

33 Véase Rothbard, *Por una nueva libertad*, p. 197.

34 Véase la sección siguiente sobre la prohibición de los automóviles.

35 Véanse los tres capítulos sobre el "debate del cálculo socialista" en F.A. Hayek, "Socialist Calculation I, II, & III", *Individualism and Economic Order* (Chicago: University of Chicago Press, 1948), pp. 119-208.

36 James M. Buchanan, "The Pricing of Highway Services", *National Tax Journal* 5, n° 2 (junio de 1952): 97. Véase también Smerk, *Urban Transportation*, p. 179; y Norman L. Cooper, *Urban Transportation: An Answer* (Bloomington: Bureau of Business Research, Indiana University, 1971), pp. 1, 15.

37 Herbert Mohring, "Urban Highway Investments", en Robert Dorfman, ed., *Measuring Benefits of Government Investments* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1965), p. 248.

38 O.H. Brownlee y Walter W. Heller, "Highway Development and Financing", *American Economic Review* (mayo de 1956): 235.

39 Wohl, "Must Something Be Done About Traffic Congestion?", pp. 407-08. 40 Morris, "Freeways and the Urban Traffic Problem", p. 523.

41 Dyckman, "Transportation in Cities", p. 143. Véase también Owen, *The Metropolitan Transportation Problem*, p. 109.

42 Bish y Kirk, *Economic Principles and Urban Problems*, p. 139. Véase también Anthony Downs, *Urban Problems and Prospects* (Chicago: Markham Publishing, 1970), p. 176; William Vickrey, "Maximum Output or Maximum Welfare? More on the Off-Peak Pricing Problem", *Kyklos* 24 (mayo de 1971): 305; Thompson, *A Preface to Urban Economics*, p. 334; Meiburg, "An Economic Analysis of Highway Services", pp. 648, 653; Wohl, "Must Something Be Done About Traffic Congestion?", p. 406; y Sam Yagar, "Potential Demand Response to Improved Roadway Service", *Traffic Quarterly* (enero de 1973): 133. Gabriel Roth, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Inglaterra: Penguin) objeto lo siguiente: "Es dudoso que las ciudades, tal y como las conocemos hoy, puedan diseñarse para acoger a todos los vehículos que aparecerían si se pusieran a su disposición carreteras libres de congestión" (p. 15).

43 Esta prohibición sería, por supuesto, incompatible con un sistema de libre mercado puro.

44 Smerk, *Urban Transportation*, p. 198, está a favor de la exclusión de los automóviles de las zonas altamente congestionadas. Véase también Wohl, "Must Something Be Done About Traffic Congestion?", p. 405. William J. Baumol, "Urban Services: Interactions of Public and Private Decisions", en Howard G. Schaller, ed., *Public Expenditure Decisions in the Urban Community* (Baltimore, Md.: Johns Hopkins Press, 1963) justifica medidas extremadamente radicales como "la prohibición total de los automóviles de pasajeros de propiedad privada en las calles del centro de la ciudad para hacer frente al problema del tráfico", basándose en que el efecto de equilibrio del tráfico ha impedido que la construcción adicional de autopistas resuelva el problema: "Las autopistas parecen haber resultado con frecuencia obsoletas antes de ser completadas" (p. 15).

45 Véase Kain, "A Re-appraisal of Metropolitan Transportation Planning", donde afirma Si limitamos nuestra consideración a los viajes de pasajeros en hora punta, no hay duda de que los autobuses utilizan mucho menos espacio en la calle por pasajero que los automóviles privados en cada velocidad posible de funcionamiento de la carretera. Suponiendo que los beneficios de realizar un viaje

concreto en un momento determinado y del ahorro de tiempo de viaje no son demasiado diferentes entre los pasajeros de automóviles y de autobuses, los beneficios totales resultantes de una reducción determinada del tiempo de viaje en autobús son mucho mayores que los resultantes de una reducción comparable del tiempo de viaje de un solo automóvil en hora punta. (p. 160; énfasis añadido)

Es cierto que se basa en esta suposición, ¡pero la suposición es completamente injustificada! No se aporta ninguna prueba en su favor y, de hecho, la presunción debería ser exactamente la contraria: los usuarios de automóviles tienen mayores ingresos, y por tanto mayores costes alternativos de tiempo, que los pasajeros de autobús.

46 Vickrey, "Maximum Output or Maximum Welfare? More on the Off-Peak Pricing Problem", p. 305. Véase también Meyer, "Urban Transportation", p. 66, que se opone a los "controles físicos" porque "no diferenciarán... entre las distintas clases de usuarios y la intensidad del deseo de los distintos grupos de utilizar las autopistas urbanas". Véase también, en relación con la crítica a la heterogeneidad, Harold Torgerson, "Comment [on Brownlee and Heller]", *American Economic Review* 46 (mayo) 262, donde se argumenta que el dinero de las autopistas debería asignarse sobre la base de "recuentos de tráfico" necesariamente homogéneos; Schreiber, Gatons y Clemmer, eds., *Economics of Urban Problems*, p. 93, también se equivocan al hacer uso de "unidades de servicio homogéneas... en la comparación de los modos de transporte". Un autor que tiene en cuenta el fenómeno de la no homogeneidad es Winch, *The Economics of Highway Planning*, p. 21.

47 Thompson, *A Preface to Urban Economics*, p. 350.

48 Roth, *Paying for Roads*, pp. 70-71.

49 Roth, *Paying for Roads*, pp. 71-72. Aunque está claro que va por buen camino, hay algunas dificultades incluso con este elocuente alegato a favor de los precios y en contra de la restricción de permisos. En primer lugar, no se conoce ni es posible medir la intensidad, ni con un sistema de precios ni con ningún otro. La intensidad es un fenómeno básicamente subjetivo y no medible. Dada la inadmisibilidad de las mediciones de la utilidad cardinal para el baremo de la teorización económica -cf. Murray N. Rothbard, *Reconstruction of Utility and Welfare Economics* (Nueva York: Center for Libertarian Studies, 1978)-, la búsqueda de una "intensidad" medible es un testamento. Pero en economía, no es necesario poder medir la intensidad del uso de la carretera para hacer juicios sobre el bienestar. Dado un sistema de precios, en el que algunos automovilistas deciden frecuentar la carretera a un precio determinado y otros no, podemos concluir que la utilidad se maximiza en el sentido de que los dos socios del comercio, el propietario de la carretera y el cliente que decide frecuentar su establecimiento, ganan ambos en el sentido ex ante, pues de lo contrario no habrían acordado el comercio. El sistema de precios, y la restricción por permiso, no eliminará a los que no puedan o no quieran pagar la prima de congestión por el uso de la carretera.

En cuanto al segundo punto, la flexibilidad, parece que un sistema de restricciones podría, con esfuerzo, funcionar de forma que permitiera el mayor uso posible de las carreteras vacías y sólo inhibiera la utilización de las carreteras congestionadas. En cuanto al tercer punto, la sencillez, la equidad, la economía y la aplicabilidad, no parece que haya que elegir entre los dos sistemas. Un sistema de precios será sin duda más barato, pero, al menos en la mente de la mayoría del público, un sistema de permisos será mucho más sencillo de entender. La aplicabilidad dependerá enteramente de los esfuerzos realizados por la autoridad cuyo trabajo es mantener la ley, siempre que haya una aceptación pública equitativa; y en cuanto a la equidad, estamos convencidos de que cualquier contrato de mutuo acuerdo entre dos adultos que dan su consentimiento es "justo".

No obstante, podemos estar de acuerdo con Roth hasta el punto de decir que nosotros también podríamos predecir que, en el marco de la empresa privada, el mercado podría llevar a los propietarios de las carreteras, como si fuera "una mano invisible", a elegir los precios en lugar de los permisos. Pero nos negamos a entrar en los supuestos que implícitamente sostiene Roth: que el gobierno tendrá que hacer necesariamente la elección, y que el trabajo de los economistas es aconsejarle sobre los "mejores" procedimientos.

50 Owen, *The Accessible City*, pp. 1, 4.

51 *The Economist*, 30 de noviembre de 1963, p. 912.

52 Owen habla en realidad de una "invasión automovilística en expansión" (*The Accessible City*, p. 19; énfasis añadido).

53 En cuanto a la afirmación de que "los coches matan a 50.000 personas al año en EE.UU.", no hay ni un solo caso registrado en el que un automóvil sin conductor haya herido a una persona, excepto en la película de ficción "El coche".

54 Owen, *The Accessible City*, p. 21.

55 Roth se opone a la prohibición porque "las restricciones del tipo requerido son inaceptables porque entran en conflicto con la libertad de elección" (*Paying for Roads*, p. 15). Esto puede tener sentido en una época de propiedad gubernamental de las carreteras, pero en un sistema de empresa privada, el derecho a restringir la entrada a la propia propiedad es el eje de todo el sistema.

56 Véase Owen, *The Accessible City*, p. 32; Noble, "Highway Design and Construction Related to Traffic Operations and Safety", p. 547; Peter L. Watson y Edward P. Holland, "Study of Traffic Restraints in Singapore", *World Bank Staff Occasional Papers* (Washington, D.C.: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, 1978), p. 21; Smerk, *Urban Transportation*, p. 194; y Owen, *The Metropolitan Transportation Problem*, p. 121.

57 Véase Bish y Kirk, *Economic Principles and Urban Problems*, p. 146.

58 Véase Roth, *Paying for Roads*, p. 89; "The Changing Challenge", *General Motors Quarterly* (1974): 28; William Vickrey, "Pricing and Resource Allocation in Transportation and Public Utilities", *American Economic Review* (mayo de 1963): 461.

59 Véase John R. Meyer, "Knocking Down the Straw Men", en Benjamin Chinitz, ed., *City and Suburb* (Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, 1964), pp. 91-92.

60 Kain, "A Re-appraisal of Metropolitan Transportation Planning", p. 166, pide que el Departamento de Transporte realice el estudio.

61 Véase el debate sobre el experimento Diamond Lanes -que posteriormente se abandonó- para reservar carriles de autopista para autobuses y coches compartidos en Los Angeles. "Diamond Lanes Experiment", *California Journal* (enero de 1978): 20.

62 Véase Wohl, "Must Something Be Done About Traffic Congestion?", pp. 405, 408; y Schreiber et al., *Economics of Urban Problems*, p. 86.

63 Véase Vukan Vuchic, "Skip-Stop Operation as a Method for Transit Speed Increase", *Traffic Quarterly* 27 (abril de 1973): 307; William Vickrey, "The Revision of the Rapid Transit Fare Structure in the City of New York", *Technical Monograph N3* (Nueva York: Mayor's Committee on Management Survey, 1952), relativo a la ciudad de Nueva York; ídem, "Improving New York's Transit Service-An Economist's View", *City Almanac* 8 (abril de 1974): 1-10; y Olmsted, "Response to [William Vickrey's] Improving New York's Transit Service".

64 Owen, *The Accessible City*, p. 24; y *The Metropolitan Transportation Problem*, p. 122.

65 Véase John B. Rae, "The Mythology of Urban Transportation", *Traffic Quarterly* (enero de 1972): 88. Véase también Barry Bruce-Briggs, *The War Against the Automobile* (Nueva York: Dutton, 1978).

66 Thompson, A Preface to Urban Economics, p. 359.

67 Véase L.L. Waters, "Free Transit: A Way Out of Traffic Jams", *Business Horizons* (primavera, 1959): 104-09. Hayek también aboga por lo que son, en esencia, "tarifas gratuitas" para el uso de las carreteras:

Hay algunos tipos de servicios, como... las carreteras, que una vez proporcionados, son normalmente suficientes para todos los que quieran utilizarlos. La prestación de tales servicios ha sido durante mucho tiempo un campo reconocido de esfuerzo público, y el derecho a compartirlos es una parte importante de la esfera protegida del individuo. Sólo tenemos que recordar el papel que ha desempeñado en la historia el "acceso a la autopista del Rey" asegurado para ver lo importantes que pueden ser esos derechos para la libertad individual. (F.A. Hayek, *The Constitution of Liberty* [Chicago: University of Chicago Press, 1960], p. 141)

Según Meyer, Kain y Wohl, *The Urban Transportation Problem*, p. 340: "El público estadounidense parece sentir que las autopistas deberían ser 'gratuitas', es decir, tener peajes extraídos en forma de combustible y otros impuestos especiales".

68 James I. Scheiner y Grover Starling, "The Political Economy of Free-Fare Transit", *Urban Affairs Quarterly* (diciembre, 1974): 179. Los autores reivindican también, en nombre de la gratuidad de las tarifas, la ayuda a la renovación urbana, el pleno empleo y el alivio de la pobreza.

69 Owen, *The Accessible City*, p. 47. Otra razón para la tarifa exacta es reducir el robo del dinero en efectivo del conductor del autobús, ya que los billetes pueden ir directamente a una caja cerrada que el conductor no puede abrir.

70 *Ibidem*, pp. 175-76. Para una descripción del experimento de Toledo, véase Owen, *The Metropolitan Transportation Problem*, p. 121.

71 George M. Smerk, "Subsidies for Urban Mass Transportation", *Land Economics* 41 (febrero de 1965): 65. Scheiner y Starling ("The Political Economy of Free-Fare Transit", pp. 175-76) citan las elasticidades de la I-34 para Denver y la I-90 para San Diego. Kraft y Domencich citan un estudio de Charles River Associates según el cual "el tránsito gratuito podría desviar el 13,810 de los viajes al trabajo del automóvil al transporte público, pero pocos o ningún viaje de compras en automóvil". Véase Gerald Kraft y Thomas A. Domencich, "Free Transit", presentado en la Conferencia sobre Transporte y Pobreza. Brookline, Mass.: American Academy of Arts and Sciences, 1968. Citado en Lewis M. Schneider, "The Fallacy of Free Transportation", *Harvard Business Review* 47 (enero-febrero de 1969): 84.

72 Véase Smerk, *Urban Transportation*, p. 231.

73 Véase Vickrey, "The Revision of the Rapid Transit Fare Structure in the City of New York".

74 Véase Roth, *Paying for Roads*, p. 18, para esta y otras críticas al uso de las carreteras sin precio.

75 Schneider escribe: "No habría otra medida cuantitativa que los 'beneficios públicos' o el 'presupuesto del año pasado' para juzgar el rendimiento del sistema" ("The Fallacy of Free Transportation", p. 86).

76 Scheiner y Starling, "The Political Economy of Free-Fare Transit", p. 177.

77 Obsérvese también que, al rechazar las tarifas gratuitas, no es necesario aceptar la alternativa aparente, las tarifas públicas de pago. Y es que todavía existe una tercera alternativa: la abolición del transporte público.

CAPÍTULO 3

Bienes públicos y externalidades: El caso de las carreteras

Cuando los economistas discuten la monopolización de las carreteras por parte del gobierno, se suele plantear el argumento de las "externalidades". Se dice que el argumento es simple, claro e irrefutable. De hecho, ninguno de estos términos se aplica realmente. Analicemos el argumento con detenimiento.

El argumento de las externalidades se basa en una distinción entre los bienes y servicios privados, cuyo uso sólo beneficia al consumidor en cuestión, y los bienes públicos o colectivos, cuyo consumo afecta necesariamente al bienestar de terceros o "externos". Por ejemplo, se dice que existen externalidades cuando el Sr. A. pinta su casa y los vecinos se benefician de ello.¹ La pintura de casas se contrapone a bienes completamente privados como el pan, que sólo contribuye al bienestar de quienes lo compran y consumen.

La distinción se hace a menudo en términos de excluibilidad: en el caso de los bienes privados, el consumidor puede excluir a todos los demás de los beneficios; en el caso de los bienes públicos, no, por lo que algunos de los beneficios "se extienden" a terceros. Un libro de texto típico lo explica de la siguiente manera:

Para que un bien, servicio o factor sea "exclusivo", todo el mundo, excepto el comprador del bien, debe estar excluido de la satisfacción que proporciona. Un par de calcetines, por ejemplo, es un bien que se ajusta al principio de exclusión. Cuando se compran los calcetines, sólo se obtiene la satisfacción de llevarlos, nadie más. Por otro lado, una vacuna contra la difteria es un "bien" que no está sujeto al principio de exclusión. Aunque la persona vacunada obtiene sin duda beneficios de la vacuna, el beneficio no es exclusivamente suyo. Al haberse hecho inmune a la enfermedad, no puede transmitirla a otras personas. Éstas no pueden ser excluidas del beneficio de la vacuna aunque no paguen por ella y aunque la persona que la recibe no pueda cobrarles por ella.²

Incluso en este nivel introductorio hay que hacer una objeción. Hay un gran número de economías externas, efectos de vecindad, efectos indirectos, beneficios para terceros, que se derivan de la compra y el uso de bienes supuestamente privados. Tomemos, por ejemplo, el caso paradigmático de un bien privado, los calcetines. En primer lugar, hay una cuestión de salud. Las personas que no llevan calcetines son susceptibles de sufrir resfriados, dolores de pies, ampollas y, posiblemente, neumonía. Y la enfermedad significa pérdida de días de trabajo y pérdida de producción; significa un posible contagio (como en el caso de la difteria); puede dar lugar a un aumento de las facturas de los médicos y a un incremento de las primas del seguro de enfermedad para otros asegurados. El aumento de la demanda de tiempo y energía de los médicos se traducirá en una menor atención médica para los demás. Existe, además, un problema estético: a mucha gente le molesta la falta de calzado. Los restaurantes suelen prohibir llevar los pies descalzos, presumiblemente para retener a sus clientes más sensibles. El hecho de no llevar calcetines también es interpretado por algunos como una declaración política perturbadora, como la quema de banderas o tarjetas de reclutamiento. Muchas madres -una tercera parte, si alguna vez hubo una- se alegran cuando sus hijos "modernos" se ponen por fin calzado. No se puede negar que los beneficios de llevar

calcetines se extienden a estas madres.

El problema no se limita en absoluto al ejemplo de los calcetines, ya que todos los llamados bienes privados afectan a segundas o terceras partes de alguna manera. El lector se enfrenta al reto de pensar en cualquier artículo cuyo uso y compra no esté afectado por un interés público, es decir, que no tenga efectos indirectos similares en otras personas.

Aunque la definición sea errónea, el argumento de las externalidades sigue teniendo una gran influencia. Muchos economistas siguen afirmando que, en la medida en que existen externalidades, se crean "imperfecciones de mercado" y se justifica la actuación del gobierno para remediar la situación.

ECONOMÍAS EXTERNAS

Dejando de lado estas objeciones por el momento, consideremos el argumento de las externalidades en su aplicación a las carreteras. El argumento parte de la base de que las carreteras son un caso de externalidades positivas. Cualquier empresario que construya una carretera tendrá que asumir todos los costes (de mano de obra, materiales, etc.), como en cualquier negocio, pero como las carreteras son una economía externa, no podrá obtener recompensas proporcionales a los beneficios aportados. Por ejemplo, los beneficios se extenderían a los propietarios de terrenos cercanos a las autopistas, en forma de aumento de valor (es decir, el constructor de la carretera no puede cobrar a los beneficiarios por estas ganancias). Otros beneficios serían disfrutados, de forma gratuita, por las personas que simplemente prefieren más y más autopistas. El propietario de la carretera tampoco podría excluir de los mayores beneficios a quienes se benefician del abaratamiento del transporte resultante en forma de precios más bajos para las mercancías enviadas.

El argumento es que los constructores privados de carreteras, responsables de todos los costes pero sólo parcialmente compensados (a través de tasas) por proporcionar los beneficios, invertirían poco. Por tanto, el dólar marginal tendría un mayor rendimiento en la inversión en carreteras (si se tuvieran en cuenta todos los beneficios) que en las salidas alternativas.

Este argumento se plantea a veces en términos de rentabilidad social y privada. Se dice que la rentabilidad privada -la diferencia entre los gastos y los ingresos que corresponden exclusivamente al empresario individual- es menor que la rentabilidad social -la diferencia entre los costes y los beneficios para el conjunto de la sociedad-. En ambos casos, el constructor -ya sea una empresa individual o la sociedad en su conjunto- debe pagar todos los costes de la autopista; pero sólo es posible que la sociedad en su conjunto obtenga todos los beneficios. El empresario, al estar limitado a los peajes que puede recaudar, no puede captar las ganancias en términos de aumento del valor del suelo, etc., que se extienden al resto de la población.

Dada esta supuesta tendencia del mercado a no invertir lo suficiente en carreteras, el argumento de las externalidades concluye que es obligación del gobierno corregir la situación subvencionando la construcción de carreteras o, más probablemente, construyendo él mismo las carreteras. Consideremos el siguiente argumento de Bonavia:

La doctrina del laissez-faire extremo de la no injerencia del Estado se basa en la suposición de que los rendimientos netos sociales y privados son idénticos, que el interés propio se equipara al bien común.

Aquí sólo nos interesa un aspecto de la intervención positiva del Estado, a saber, la inversión en transporte. Está claro... que el objetivo de la inversión del Estado es garantizar una producción cuyos rendimientos netos privados son inferiores a sus rendimientos netos sociales y que, por lo tanto, tiende a ser menor de lo que sería en condiciones ideales. Un ferrocarril, por

ejemplo, puede producir altos rendimientos sociales potenciales y, sin embargo, en una comunidad con escasez crónica de capital, ofrecer rendimientos privados más bajos que otras industrias. En ese caso, el Estado puede considerar conveniente invertir los recursos de la comunidad en la construcción del ferrocarril.³

Este argumento es erróneo, ya que su conclusión no se desprende de sus premisas. Incluso si aceptamos el punto de vista de que la propiedad privada de las carreteras dará lugar a una inversión insuficiente, no se deduce lógicamente que el gobierno deba intervenir para compensar el déficit. La afirmación de que el gobierno debe intervenir en la economía privada es una conclusión moral, a la que sólo se puede llegar si hay argumentos éticos en las premisas. Pero la ciencia de la economía debe estar necesariamente libre de valores.⁴ Por lo tanto, ningún argumento estrictamente económico puede establecer la legitimidad de la intervención del gobierno en la esfera económica.

¿Podemos interpretar el argumento como si llevara a la conclusión de que, dado que el mercado invertirá menos de lo debido, dadas las externalidades, la acción del gobierno corregirá la mala asignación de recursos aumentando el kilometraje de la construcción de carreteras? Esto tampoco funcionará. Por un lado, la adición de inversión gubernamental en carreteras puede disminuir la cantidad de inversión privada,⁵ de modo que la cantidad total de construcción de carreteras, privada más pública, puede caer por debajo del nivel de mercado previamente establecido y, por lo tanto, empeorar la llamada subinversión original en carreteras. Por otro lado, el gobierno, sin estar sujeto a ninguna prueba de rentabilidad del mercado, puede ampliar de tal manera el alcance de la construcción de carreteras que se produzca un exceso de inversión. De ser así, surgirá una nueva mala asignación, con una sobreinversión sustituida por una infrainversión. Además, incluso si la acción del gobierno da lugar a la cantidad correcta de kilómetros totales de carreteras, la gestión gubernamental de su dominio puede ser tan inepta que borre cualquier ganancia de asignación. Si se da alguna de estas circunstancias, y hay pocas razones para pensar que no sea así, el argumento fracasa.

Hay otro fallo en el punto de vista de Bonavia: su noción de una "escasez crónica de capital". Las economías siempre tienen escasez de capital en el sentido de que la gente preferiría tener más; esto es así porque el capital es un bien económico. Si el capital no escasea, se convierte en un bien libre, o en una condición general del bienestar humano, y por tanto no es susceptible de análisis económico. Sin embargo, si la "escasez crónica de capital" sirve para distinguir las economías pobres de las ricas, entonces es irrelevante para la cuestión de las externalidades. La presencia de externalidades en el vecindario sólo tiene que ver con el hecho de que terceras partes se vean afectadas, y se producirán o no se producirán independientemente de la riqueza de una sociedad.

El argumento de las externalidades para las carreteras gubernamentales, aunque ampliamente aclamado en la era moderna, no es en absoluto reciente. Por el contrario, es una vieja tradición. Jackman, escribiendo sobre Inglaterra a mediados de la década de 1830, se refirió al argumento de "que [sólo] los que utilizaban las carreteras debían sostenerlas [económicamente]", diciendo:

Pero el hecho es que no eran sólo los transportistas, sino el público en su conjunto, los que cosechaban los beneficios de las buenas carreteras, y por lo tanto el mantenimiento de las carreteras no debía ser una carga para los que las utilizaban, sino para el tesoro público, ya que todos obtenían ventajas de ellas. Por lo tanto, era inevitable que, con el tiempo, se eliminaran las barreras de las autopistas y se adoptara un método más equitativo para garantizar el fin deseado.⁶

El estadounidense Henry Clay escribió que es

es muy posible que el capitalista que invierta su dinero en [las autopistas] no reciba un reembolso del tres por ciento anual por ello; y sin embargo, la sociedad, en sus diversas formas, podría cosechar el quince o el veinte por ciento. El beneficio resultante de una carretera de circunvalación hecha por asociaciones privadas se divide entre el capitalista que recibe su peaje, la tierra por la que pasa, y que aumenta su valor, y las mercancías cuyo valor aumenta por la disminución de los gastos de transporte.⁷

El principal defecto del argumento de las externalidades es, como hemos visto, el hecho de que es vulnerable a una *reductio ad absurdum*, ya que de hecho hay muy pocas cosas (si es que hay alguna) que no sean un ejemplo de externalidad. Y a menos que estemos dispuestos a seguir la lógica interna del argumento y sostener que el gobierno está justificado para tomar el control de prácticamente todos los aspectos de nuestra economía, debemos, forzosamente, retroceder en las conclusiones del argumento de los efectos de vecindad.

Gabriel Roth escribió lo siguiente en relación con las economías externas:

A veces se sugiere que las carreteras no deberían cobrarse porque proporcionan "economías externas", es decir, beneficios para la comunidad que, en principio, no pueden recuperarse de los usuarios de la carretera. Por ejemplo, se dice que la construcción del puente del Severn estimulará la actividad económica en el sur de Gales, que los beneficios de esta mayor actividad no pueden reflejarse en los peajes recaudados en el puente y que, por tanto, no tiene sentido cobrar un peaje. Aunque este argumento es bueno hasta donde llega, se aplica en el caso de todos los bienes y servicios intermedios. No hay ninguna razón para suponer que el beneficio para la comunidad de un medio de transporte nuevo o mejorado sea mayor que el beneficio de un suministro mejorado de electricidad o acero. A menos que se pueda demostrar que las carreteras son un caso especial, el argumento de las "economías externas" . . . en el caso de las carreteras se convierte en un argumento general para subvencionar todos los bienes y servicios intermedios.^{8,9}

Shorey Peterson es otro economista que parece entender este punto, aunque se resiste a aceptar todas sus implicaciones:

En realidad, es fácil dotar a gran parte de la industria privada de un gran significado colectivo, si uno se siente inclinado a ello. No hay mayor interés social que el de tener a la población bien alimentada y alojada. La industria siderúrgica es vital para la defensa nacional. Los ferrocarriles desempeñan las funciones sociales específicas que se atribuyen a las carreteras. La cuestión es que, en una sociedad como la nuestra, en la que se aprueba generalmente una organización económica individualista, se suele considerar suficiente que una industria se desarrolle en respuesta a las demandas de beneficiarios específicos, y que los beneficios sociales se acepten como una especie de subproducto. Si la industria siderúrgica, espoleada por la demanda ordinaria, se expande lo suficiente para fines de defensa, un mayor desarrollo por el aspecto de la defensa sería un despilfarro. . .

Por lo tanto, si las carreteras, cuando se desarrollan simplemente en respuesta a las necesidades de tráfico, sirven adecuadamente a los diversos intereses generales mencionados anteriormente, no se justifica ningún desembolso adicional debido a estos intereses.¹⁰

Por un lado, se trata de una afirmación muy positiva, ya que expone claramente la tesis de que hay que oponerse al argumento de las externalidades para la intervención del gobierno en la industria de las carreteras. Si permitiéramos la intervención del Estado en todos los ámbitos de "gran importancia colectiva", apenas quedaría empresa privada en nuestro sistema "económico individualista".

Por otra parte, Peterson parece incapaz de llevar a cabo su propia lógica. En la frase omitida de la cita anterior, afirma: "Pero si, como en el caso de la marina mercante norteamericana, se cree que la demanda ordinaria no aporta lo que requiere algún propósito colectivo, se indica una inversión adicional por este último motivo". De este modo, niega prácticamente todo lo que ha afirmado antes, ya que siempre habrá algún "propósito colectivo" que "requiera" una inversión adicional por parte del Estado debido a las externalidades. Si las inversiones estatales adicionales en la marina mercante estadounidense están efectivamente indicadas para "fines colectivos", aunque ahora sea tan grande como los pagos voluntarios de los clientes satisfechos lo harían, entonces ¿por qué no se justifica una toma de posesión gubernamental de las industrias de la alimentación y la vivienda? Después de todo, no hay duda, como ha señalado el propio Peterson, de que la alimentación y la vivienda están imbuidas del interés público y colectivo.

William Baumol no parece ser consciente de este problema. De hecho, lleva el argumento de la externalidad hasta extremos casi ridículos al sostener que el crecimiento de la población, de por sí, es una justificación para aumentar el alcance de las operaciones del gobierno debido a los efectos de vecindad que trae consigo.

Así pues, el aumento de la población aumenta la importancia y el grado de difusión de los efectos externos de las acciones de todos los habitantes de la metrópoli y, por lo tanto, requiere una intervención cada vez mayor del sector público para garantizar el abastecimiento de las necesidades sociales y evitar que las externalidades produzcan efectos extremadamente adversos en el bienestar de la comunidad.

De hecho, el propio crecimiento de la población conlleva efectos externos. Los nuevos residentes suelen requerir el suministro de servicios e instalaciones adicionales: agua, alcantarillado, eliminación de residuos, pavimentación de carreteras, etc., y es probable que esto se pague en parte con el presupuesto municipal general.¹¹

La pregunta obvia que pide a gritos una respuesta es: ¿Por qué hay que destacar los servicios públicos con externalidades, como el agua, el alcantarillado y la pavimentación de carreteras, como ejemplos de áreas que requieren crecimiento, dado el aumento de la población? ¿Por qué no incluir también los servicios y bienes que suelen estar disponibles en los mercados privados? Como hemos aprendido de Peterson, "no hay mayor interés social que tener a la población bien alimentada y alojada". Seguramente no se puede negar que la falta de alimentos y de vivienda creará todo tipo de externalidades negativas. Si una población se viera privada de estas necesidades, pronto aparecerían las enfermedades, el hambre y la muerte, el comercio se detendría y la economía, de hecho la propia sociedad, de la que surgen todos los beneficios externos, pronto se acabaría. ¿Cómo puede ser, entonces, que un aumento de la población no cree la necesidad de que el gobierno se haga cargo de las industrias de la agricultura y la vivienda, por mencionar sólo dos, incluso antes de la intensificación y la continua nacionalización de cosas tan insignificantes como el alcantarillado y la pavimentación, como pide Baumol? ¿Puede ser porque todos hemos sido testigos de la duplicación, redoblamiento y nueva duplicación de la población de Estados Unidos, desde el nivel alcanzado en la década de 1770, sin ningún daño aparente para las granjas de la nación o las empresas de construcción, a pesar de las externalidades? ¿Puede ser que simplemente no estemos acostumbrados a la idea de un mercado de pavimentación de carreteras, agua y alcantarillado? Tal será nuestro argumento.¹²

El poder único de la *reductio ad absurdum* es que pone en duda el argumento de las externalidades, tal como lo utilizan Baumol, Roth y Peterson. Si una industria nacionalizada puede justificarse sobre la base de las externalidades, pero este fenómeno se aplica también a las áreas en las que nadie quiere ver la expansión de la empresa gubernamental, entonces uno puede preguntarse hasta qué punto sus defensores se toman en serio su propio argumento. No pueden tener las dos cosas. O bien las externalidades justifican la empresa estatal en las carreteras y en prácticamente cualquier otro sector, o bien no la justifican en ningún caso. Es completamente ilógico aplicar un argumento en un caso y no aplicarlo en todos los demás casos en los que es igual de relevante.¹³

DESECONOMÍAS EXTERNAS

Un fenómeno que enfurece especialmente a los que ven en las externalidades una justificación para la intervención es el hecho de que, en condiciones de congestión de las carreteras, cada automovilista adicional impone costes adicionales a todos los demás, costes que no tiene en cuenta en su totalidad, lo que da lugar a un uso antieconómico de los recursos. Roth plantea el problema de la siguiente manera

el nivel de circulación dependerá de las decisiones que tomen los individuos teniendo en cuenta los costes y beneficios que les supone el uso de la carretera. Pero, desde el punto de vista del tráfico en su conjunto, esta situación es insatisfactoria, ya que el usuario individual de la carretera, al tomar su decisión, no tiene en cuenta -de hecho, no puede- los costes que impone a los demás. Evalúa sus costes privados pero ignora el uso de la carretera, la congestión y los costes de la comunidad. De ello se deduce que, mientras el volumen de tráfico en condiciones de congestión lo determine cada usuario de la carretera teniendo en cuenta únicamente sus propios costes y beneficios, el volumen de tráfico será mayor, y los costes más elevados, de lo que sería socialmente deseable.¹⁴

y A.A. Walters lo expresa así

En condiciones de congestión, un viaje adicional de un vehículo se sumará a la congestión. El vehículo se interpondrá en el camino de otros vehículos que utilizan la carretera y hará que sus costes aumenten al perder más tiempo en los atascos e incurrir en mayores costes de mantenimiento por kilómetro en el denso tráfico. Así pues, la decisión del propietario de un vehículo de utilizar una carretera congestionada implica a todos los demás usuarios en un aumento de los costes de explotación.¹⁵

Sin duda, en las condiciones actuales los automovilistas ignoran los costes que imponen a los demás conductores en relación con la congestión. Con frecuencia, un conductor tiene en cuenta los costes de congestión que le imponen los demás en la medida en que intenta evitar verse atrapado en atascos si es posible. Pero sugerir que un viajero se abstendrá de viajar por miedo a ralentizar a los demás es ridículo. Los atascos endémicos de las horas punta urbanas son un testimonio elocuente de este hecho.

¿Por qué este comportamiento antisocial tiene lugar en nuestras carreteras y no en otras zonas en las que cabría esperar? La razón es que nuestra red de carreteras se encuentra en un estado de no propiedad caótica gestionada por el gobierno, mientras que otros entornos en los que se podría esperar ese comportamiento, pero que no aparece, están gestionados por la empresa privada.

Podemos preguntarnos, por ejemplo, por qué los economistas del sello Roth-Walters-Haveman nunca se preocupan por los asistentes al cine que imponen costes de aglomeración a los demás. ¿Por qué los "economistas de la externalidad" no son elocuentes a la hora de describir al espectador individual (o al aficionado a la ópera, al devoto del punk rock, al comprador del supermercado, al cliente del hotel, al cliente de los grandes almacenes, al viajero del avión o, de hecho, a cualquier persona que utilice un recurso que es buscado activamente por muchos otros al mismo tiempo) que muestra una cruel indiferencia por los costes que impone a los demás?

Una de las razones es que la institución de la propiedad privada¹⁶ puede funcionar en estos otros ámbitos, de modo que las llamadas externalidades pueden internalizarse. Se dice que las externalidades se internalizan cuando A, la fuente de la externalidad, y B, el receptor, interactúan en una propiedad privada, y pueden ser debidamente penalizados o compensados por las externalidades mediante tasas impuestas por C, el propietario. En el caso de la no propiedad de las carreteras, que es lo que ocurre actualmente, cada conductor adicional, A, impone costes de congestión a todos los demás conductores, B, y hay poca o ninguna razón para que A desista. Pero si la carretera fuera de propiedad privada, entonces sería posible (y de hecho rentable) que el propietario, C, redujera las externalidades negativas, como la aglomeración, aumentando las tarifas por el uso en horas punta. Las posibilidades de beneficio de C están en proporción directa al buen funcionamiento de las carreteras; y cuanto menos sean las externalidades negativas, más atractivo será su lugar de trabajo y más podrá cobrar por los servicios adicionales.

Esta relación puede ser difícil de percibir en el caso de las carreteras, ya que no estamos acostumbrados a pensar en ellas en términos de propiedad privada. Veamos, pues, un ejemplo que aclare el proceso. Un borracho bocazas y fanfarrón es una deseconomía externa en una calle pública (sin dueño). Asusta a los transeúntes, pero mientras no infrinja ninguna ley, no se le impone ningún incentivo para abstenerse. Sin embargo, si ese mismo individuo aparece en un club nocturno, deja de ser un efecto externo para sus clientes. Ya no puede afectarles negativamente y esperar estar libre de contra-sanciones. Ahora se ha convertido en una responsabilidad financiera "interna" para el propietario del club nocturno. Ya no es cierto que A pueda actuar sin "tener en cuenta estos costes que impone a los demás", ya que C, como propietario del local, tiene el derecho legal de obligar a A a tener en cuenta estas imposiciones echándole del local si es necesario. En el club privado, las víctimas (B) de las acciones desagradables de A dejan de soportar toda la carga. Aunque son los primeros sufridores de los excesos de A, es el trabajo de un momento partir hacia pastos más verdes del club nocturno. El verdadero perdedor es C, que se arriesga a perder no sólo los ingresos, sino toda su inversión, si su club nocturno llega a ser conocido como uno que tolera a gente como A. La existencia de porteros y guardias privados demuestra que los propietarios de los clubes nocturnos se toman en serio la amenaza de las deseconomías externas que ofrecen los borrachos del mundo.

El autocine nos proporciona un caso en el que la economía externa se internalizó con éxito. Cuando las películas pornográficas se proyectaron por primera vez en cines al aire libre adyacentes a las autopistas, causaron un gran revuelo. Se veían filas y filas de remolques de tractores aparcados en los arcones de las carreteras, con sus operadores encaramados en sus cabinas para verlas sin pagar la entrada. Estos espectadores, B, recibían la externalidad positiva (es decir, la visión de la pantalla) de A, los propietarios de los cines. Si se hubiera permitido que esta situación se mantuviera, podría haber creado una subinversión en los teatros al aire libre, en comparación con el caso en el que todos los espectadores estuvieran obligados a pagar la entrada. Ni que decir tiene que no se mantuvo durante mucho tiempo. En muy poco tiempo, los propietarios en cuestión levantaron vallas más altas, obligando a todos los que valoraban la vista a pagar por ella. A ya no le otorgaba un beneficio a B, sin poder cobrarle por ello. Con la aparición

de la valla, se cortó la vista libre de los camioneros. La opción que tenía B era ver la película y pagar por ella, o no pagar y no verla. Si la no exclusión es el sello de la externalidad, entonces la capacidad de excluir a los que no pagan de los beneficios, como en este caso permite la valla, es la clave de la internalización.

Se ha objetado que un mercado privado de carreteras daría lugar a una inversión insuficiente porque los promotores privados no podrían recoger los beneficios de sus esfuerzos asociados al aumento del valor del suelo y a la reducción de los costes de transporte de mercancías. Rechazando la libre empresa, la mayoría de los economistas piden, en cambio, que se aumenten los impuestos sobre la propiedad por el incremento del valor del terreno colindante con una carretera por el importe de la ganancia atribuible a los mayores beneficios conferidos a la propiedad por la carretera.¹⁷ Sin embargo, como hemos visto, este argumento carece de fundamento. Los beneficios externos no conducen a una subinversión. Por el contrario, el futuro constructor de la carretera puede recuperar las ganancias internalizando la posible externalidad. La facilidad con la que se puede hacer esto es evidente cuando reflexionamos sobre el hecho de que, antes de que comience el proceso de construcción, el empresario es el único que sabe dónde está previsto que se ubique la carretera (o incluso que se pretende construir una carretera). Todo lo que tiene que hacer el futuro constructor es comprar el territorio que puede ganar en valor con su carretera a los antiguos y bajos precios, que no reflejan el aumento de valor que probablemente aportará la carretera.¹⁸

La lógica de este argumento no pasa desapercibida para los economistas de la corriente principal. Por ejemplo, Cooper afirma con perspicacia

En las inmediaciones de un corredor de transporte, el valor del suelo urbano tiende a aumentar a un ritmo mucho mayor desde el inicio de la construcción de la instalación hasta algún tiempo después de que ésta entre en funcionamiento. Los aumentos que son más del doble o incluso el triple de la tasa de crecimiento prevaleciente son comunes. Existe una razón de peso para que sea el sector público y no el privado el que se encargue de este aumento del valor del suelo. Se argumenta que, dado que el dinero de los contribuyentes ha ganado el incremento, los contribuyentes deberían recibir el rendimiento. Este razonamiento podría justificar la compra de un derecho de paso algo más amplio que el necesario para la construcción real de las instalaciones, logrando así una mayor flexibilidad con respecto a la elección del modo y el diseño.¹⁹

El único problema de esta afirmación, desde nuestro punto de vista, es que Cooper ignora la posibilidad de que el capitalista también pueda comprar "un derecho de paso algo más ancho de lo necesario para la construcción real de la instalación". Si hay alguna duda sobre qué institución, la empresa privada o el gobierno, sería más capaz de predecir qué terrenos se beneficiarían, y de mantener los planes en secreto hasta que se realizara la compra real, etc., parece haber pocas dudas de que el mercado ganaría ampliamente. La prueba de pérdidas y ganancias debería garantizarlo por sí sola.

Sin embargo, el problema es más profundo. Se afirma ampliamente que el mercado no puede funcionar, dadas las economías externas. Se argumenta entonces que el gobierno podría actuar para disipar las externalidades positivas. A fortiori, debemos concluir que el mercado también puede internalizar estas externalidades, y además con mayor eficacia.

EL "MALVADO" FREE RIDER

La acusación contra la propiedad privada de las carreteras se invierte a veces. En lugar de acusar al propietario de la autopista de no construir lo suficiente, se castiga al no usuario de la

autopista que se beneficia sin coste alguno como un "free rider" que "se niega" a pagar por los beneficios que recibe. Pero, ciertamente, no ha pedido esos beneficios y en ningún caso se puede alegar que los haya contratado.

Consideremos ahora los beneficios que obtienen los consumidores de bienes finales, que se benefician de la mayor facilidad de transporte de las mercancías. Si una proporción demasiado grande de los beneficios creados por la autopista se proporciona de forma gratuita, los consumidores se beneficiarán de los bienes a menor precio, pero una empresa privada puede ser incapaz de cubrir sus costes. Pero gracias a la internalización de la externalidad, el propietario de la carretera recibirá un pago por los beneficios que está proporcionando. El proceso es sencillo. Lo único que tiene que hacer el propietario de la carretera es cobrar un precio por el uso de la misma que se ajuste aproximadamente al ahorro en las tarifas de transporte creado por la instalación. La carretera seguirá beneficiando a sus usuarios (los transportistas) y a sus clientes (los consumidores finales), pero no habrá beneficios que se filtren, o se derramen, por así decirlo, de forma "gratuita". Dichos beneficios se pagarán, con un precio que haga que siga siendo rentable para un camionero utilizar la carretera. Brownlee y Heller exponen este punto de la siguiente manera:

Que las autopistas pueden reducir los costes de transporte es indudablemente cierto; pero esta verdad no justifica que se apliquen impuestos especiales para las autopistas [sic] a las personas que no utilizan las autopistas. En la medida en que los camioneros pagan por el uso de las autopistas, las personas que no las utilizan directamente pueden ayudar a pagar los costes de las autopistas indirectamente a través del sistema de precios. Si se cobraran tasas adecuadas por el uso de las autopistas a los militares, los no usuarios también pagarían indirectamente por las autopistas con los fondos de los impuestos generales que gastan en los servicios de las autopistas. Los supuestos beneficios de las autopistas para aquellos que no las utilizan directamente son principalmente ilusiones que surgen de no cobrar adecuadamente a los usuarios de las autopistas por los servicios que proporciona el sistema de autopistas.²⁰

Sin esta idea, se podría suponer que las autopistas implican necesariamente la creación de un beneficio externo por parte de la empresa constructora de carreteras en beneficio del resto de la población. Según este razonamiento, en la medida en que las autopistas son importantes para el esfuerzo de defensa nacional, la población en general obtiene una medida de seguridad gracias a ellas. Pero la declaración de Brownlee-Heller demuestra que este argumento es falso, ya que si los militares, como cualquier otra persona, tuvieran que pagar por el uso (potencial) de las carreteras, éstas no serían más una externalidad positiva que los zapatos, el plomo, el papel o cualquier otro material utilizado por el ejército.

Sin embargo, la afirmación de Brownlee-Heller no ha quedado sin respuesta en la literatura económica. Según William D. Ross

Los usuarios de las autopistas no pueden ser evaluados, ni teóricamente ni en la práctica, del coste total de proporcionar autopistas de conexión de bajo volumen de tráfico y carreteras y calles de acceso. Algunos de los beneficios de esas carreteras se obtienen de formas distintas al uso directo de las mismas, pero los beneficios son algo más que "ilusiones derivadas de no cobrar adecuadamente a los usuarios de las autopistas por los servicios prestados por el sistema de carreteras". Es necesario contar con algunos ingresos no procedentes de las carreteras si se quiere proporcionar un apoyo adecuado a las mejoras de las mismas.²¹

Pero la respuesta de Ross es insatisfactoria. No cita ninguna razón teórica por la que la inmensa mayoría de los beneficios (o, al menos, los suficientes para que la construcción de carreteras sea rentable) no puedan captarse en forma de ingresos para el propietario de la carrete-

-ra privada. Hemos visto cómo el empresario podría captar los valores incrementados del suelo mediante la compra a los antiguos precios más bajos. Y el mismo principio puede aplicarse a otras fuentes importantes de externalidades. Ross tampoco ha conseguido rebatir el argumento de Brownlee-Heller de que un precio cobrado por el uso de las carreteras pondría fin a los beneficios gratuitos proporcionados a quienes las utilizan indirectamente. De hecho, ignora este punto.

Ross sí señala un problema práctico: "En la práctica, la utilidad del servicio o el valor del servicio no pueden utilizarse como base para fijar el precio de los servicios de las autopistas al usuario, excepto en el caso muy limitado de las carreteras de peaje". Pero las innovaciones modernas en los mecanismos de recuento electrónico y los ordenadores han quitado fuerza a este argumento, si es que alguna vez fue válido. Debemos concluir que los beneficios externos en este caso son, en palabras de Brownlee y Heller, "ilusiones derivadas de no cobrar adecuadamente a los usuarios de las autopistas por los servicios prestados por el sistema de autopistas".

Tomemos un caso bastante diferente. Una mujer atractiva que pasea por la calle en minifalda proporciona un beneficio externo.²² Es un placer para los demás peatones, pero no puede cobrarles por ese placer visual.²³ Sin embargo, los beneficiarios, según la teoría, son los "free riders", que se benefician sin pagar su "parte justa" de los costes. ¿Hay que obligarles a pagar? Aunque los ejemplos citados por los defensores de la opinión de que los beneficiarios deben pagar por los beneficios recibidos suelen ser mucho más sobrios, el caso de las minifaldas es perfectamente análogo. En todos los casos, los beneficios del llamado free rider le llegan sin haberlo solicitado. Si es ridículo insistir en que pague por una vista no invitada de las piernas de una mujer, lo es igualmente insistir en que se le cobre, mediante el pago de impuestos, por las pérdidas que acompañan al "transporte de todo tipo".²⁴ Y llamar "justificado" a ese pago forzoso, como se hace a menudo, es cometer una clara violación de la *wertfrei* o economía sin valores. De los postulados estrictamente económicos no se desprende lógicamente ningún juicio de valor. Dado que aquí sólo nos preocupa lo que la economía, y no la ética, puede enseñarnos, no consideramos la cuestión de qué justificaría, en su caso, la extracción de pagos coercitivos de los free riders. Debemos contentarnos con la observación de que la recepción de servicios no solicitados ciertamente no puede hacerlo.

Si el argumento del free-rider fuera realmente válido, se abriría una caja de Pandora de proporciones verdaderamente monumentales. Por ejemplo, un rufián podría acercarse a cualquier persona que caminara por alguna calle, sonreírle,²⁵ y luego pedir al receptor de la sonrisa un pago de cualquier cantidad arbitraria (ya que el valor del beneficio del que supuestamente disfruta el free rider no ha sido establecido por ningún defensor de este punto de vista). Si el honrado burgués se niega a pagar, el rufián tiene tanto (o tan poco) derecho a obligarle a hacerlo como lo tiene Smerk, o sus agentes, el gobierno, a obligar al ciudadano medio a pagar por los beneficios que recibe del "transporte de todo tipo".

Sin embargo, el llamado problema del free-rider no se limitaría a estos ejemplos fantasiosos, ya que nuestra vida está plagada de estos fenómenos. Como ha escrito Murray Rothbard

La dificultad de este argumento es que demuestra demasiado. ¿Quién de nosotros ganaría algo parecido a nuestros ingresos reales actuales si no fuera por los beneficios externos que obtenemos de las acciones de otros? Concretamente, la gran acumulación moderna de bienes de capital es una herencia de todo el ahorro neto de nuestros antepasados. Sin ellos, estaríamos, independientemente de la calidad de nuestro propio carácter moral, viviendo en una jungla primitiva. La herencia del capital monetario de nuestros antepasados es, por supuesto, una simple herencia de acciones en esta estructura de capital. Por lo tanto, todos somos jinetes libres del pasado. También somos free riders del presente, porque nos beneficiamos de la inversión continua de nuestros semejantes y de sus habilidades especializadas en el mercado. Ciertamente,

la mayor parte de nuestros salarios, si se pudieran imputar así, se deberían a este patrimonio del que somos free riders. El terrateniente no tiene más incremento no ganado que cualquiera de nosotros. ¿Debemos, pues, sufrir todos la confiscación y ser gravados por nuestra felicidad? ¿Y quién va a recibir el botín? ¿Nuestros antepasados muertos, que fueron nuestros benefactores al invertir el capital?²⁶

BIENES PÚBLICOS

Otra línea de ataque a la posibilidad de un mercado libre en las carreteras es la centrada en el concepto de bienes "públicos" o "colectivos". Un bien público puro es definido por Haritos como uno, como un circo al aire libre, o la defensa nacional, "que todos disfrutan en común en el sentido de que el consumo de cada individuo de tales bienes no conduce a ninguna sustracción del consumo de cualquier otro individuo de ese bien."²⁷ El polo opuesto a esto es el puro "bien de consumo privado, como el pan, cuyo total puede ser repartido entre dos o más personas, teniendo un hombre una barra menos si otro obtiene una barra más".²⁸

Samuelson reconoce los aspectos polares de esta partición de bienes:

Obviamente, estoy introduciendo un caso polar fuerte... El empirista cuidadoso reconocerá que muchos -aunque no todos- los casos realistas de actividad gubernamental pueden analizarse fructíferamente como una especie de mezcla de estos dos casos polares extremos.²⁹

Como vimos en el caso de los calcetines, no hay una línea divisoria clara entre las dos categorías y, además, no hay criterios por los que el observador desinteresado pueda distinguir objetivamente entre un bien privado, un bien público y una mezcla de ambos. Veamos tres ejemplos.

En primer lugar, en la medida en que el pan es una fuente de economías externas es un bien público, y no privado, ya que estos beneficios externos son "disfrutados por todos en común". En otras palabras, mientras que el pan en sí mismo puede ser un bien privado en el sentido de que si una persona tiene más, otra necesariamente tiene menos, el pan más sus inseparables efectos de vecindad es un bien colectivo, ya que las externalidades del pan que benefician al Sr. D no restan en absoluto a las que disfruta el Sr. E. La ganancia del Sr. D por las externalidades, de nuevo en palabras de Harito, "no lleva a restar el consumo de ese bien a ningún otro individuo".

En segundo lugar, en contra de lo que podría suponerse, un circo al aire libre no tiene por qué ser un bien colectivo en absoluto. Si se coloca una valla alrededor de los festejos y se cobra por la entrada, los beneficios externos ya no se filtrarán al público en general. Además, si a nadie en el barrio le gustan los circos, entonces no es un bien en absoluto. Sin embargo, si a tanta gente le gustan los circos que se produce una aglomeración de gente, entonces no será cierto que el disfrute del espectáculo por parte de una persona no reste valor al de otra. Más bien, en el afán de conseguir una buena vista, la buena posición de una persona implicará necesariamente una mala posición, o ninguna, para otra.³⁰

Un tercer caso, el de la defensa nacional, es uno de los más rojos. Este caso es tan conocido y está tan arraigado en la tradición que casi no ha sido cuestionado. Pero, de hecho, la defensa nacional no encaja bien con la definición de bien público. Uno de los problemas proviene de los diferentes gustos: no todo el mundo ve la defensa nacional bajo la misma luz. En palabras de Rothbard, "un pacifista absoluto, un creyente en la no violencia total, que viviera en la zona [protegida], no se consideraría protegido... o [como] receptor de un servicio de defensa".³¹ Lejos de ser un bien colectivo, la llamada defensa se consideraría una obligación. Además, la protección

de la defensa se suministra a través de la intermediación de bienes y servicios físicos tangibles cuya oferta es ciertamente limitada: si una persona o localidad tiene más de ellos, otra debe tener menos. Según Rothbard: "Un anillo de bases de defensa alrededor de Nueva York, por ejemplo, reduce la cantidad posiblemente disponible alrededor de San Francisco".³²

Además, contrariamente a la definición de los bienes públicos, los efectos externos positivos de la defensa nacional pueden internalizarse en gran medida. Aunque no sea posible excluir de la protección a todos los que no pagan, no hay pruebas que indiquen que la internalización no pueda funcionar razonablemente bien.

¿Cómo podría funcionar? Podríamos dividir el país en secciones según la presteza con la que la mayoría de los habitantes de una zona probablemente acogerían una agencia de defensa privada dedicada a su protección frente a enemigos extranjeros. Así, el condado de Orange, California, partes de Arizona, el lejano oeste y el viejo sur podrían considerarse muy interesados en salvaguardar sus libertades de esa manera. El centro de Pensilvania, hogar de los menonitas pacifistas, los amish y otros pueblos holandeses de Pensilvania, junto con la parte superior del oeste de Manhattan, y Ann Arbor, Michigan, bastiones del liberalismo y del sentimiento antibélico, serían muy probablemente tibios en su recepción de tal empresa. El resto del país se situaría en algún lugar entre estos dos extremos.

Una forma de internalizar las externalidades, en lo que podríamos llamar el "nivel macro", sería el uso de convenios restrictivos. La gente podría simplemente negarse a vender sus casas (o alquilar sus apartamentos) a quienes no estuvieran de acuerdo, y también obligar a todos los futuros propietarios a aceptar un contrato que exigiera pagos a una empresa de defensa. Aunque podría haber algunos retenidos y reclusos, la mayoría de los habitantes de estas zonas pronto verían que les interesa suscribirse. Y del mismo modo, las zonas del país con una preferencia menos desarrollada por tales servicios tenderían a tener proporcionalmente menos provisión de defensa.

En lo que podría llamarse el "nivel micro", la empresa de defensa podría anunciar en algún momento que aquellos que no hubieran pagado por el servicio dejarían de ser protegidos por su personal. La empresa, por supuesto, seguiría protegiendo a sus propios miembros que pagan cuotas, y los ataques indiscriminados al vecindario serían repelidos. Cualquier ataque que interfiriera con los clientes de pago sería susceptible de represalias por parte de la empresa de defensa. Pero, por supuesto, un ataque dirigido contra los no pagadores, que no interfiriera en absoluto con los clientes, sería ignorado por la empresa. Dadas estas condiciones, la prestación del servicio de defensa pierde la mayor parte de sus cualidades de ser un bien público.³³ Las personas que pagaran por el servicio lo recibirían; otras no. Como en tantos otros casos, la noción de bien colectivo o público es una ilusión creada por la ausencia de un mercado real. El funcionamiento efectivo del mercado depende de la excluibilidad. Pero lo importante es que la excluibilidad no es una característica inherente a los bienes. Más bien, la capacidad de excluir de los beneficios a quienes no pagan es algo que puede aprenderse, que debe aprenderse, para que el mercado funcione. No podemos prohibir primero el funcionamiento del mercado (mediante la previsión gubernamental), y luego concluir que un mercado no podría funcionar, debido a su incapacidad para excluir a los beneficiarios que no pagan. Por supuesto, sería muy difícil que un mercado hasta ahora prohibido comenzara de repente a funcionar de forma efectiva (y es mucho más difícil, como hemos visto, prever el funcionamiento de dicho mercado). Pero esta dificultad no es el resultado de algo intrínseco. Se debe a que la construcción de vallas más grandes y mejores, la creación de dispositivos de interferencia más sofisticados, etc., sólo pueden venir con la práctica; si no hay un mercado en funcionamiento, no hay oportunidad para la experimentación con las habilidades, instituciones y gestión necesarias para su desarrollo.

Bish y Warren afirman que todos los "bienes públicos o colectivos... son 'no empaquetados'; es decir, en principio, no se puede excluir a nadie de su consumo".³⁴ Pero se equivocan. Como hemos visto, incluso en el caso de la defensa nacional, el caso paradigmático del bien colectivo, existen métodos e instituciones potenciales para excluir a los que no pagan.³⁵ En principio, no hay nada que impida la excluibilidad, sólo la falta de un historial de funcionamiento del mercado en este ámbito y la limitada capacidad de imaginación de los economistas.

Charles M. Tiebout considera una interesante perspectiva sobre el problema de la definición de la defensa nacional como ejemplo de bien público. Tiebout contrasta la defensa nacional con la radiodifusión, que, según él, no es un bien colectivo.

Parece haber un problema relacionado con el aspecto de las economías externas de los bienes públicos. Sin duda, una emisión de radio, al igual que la defensa nacional, tiene el atributo de que el disfrute de A no deja a B en peor situación; sin embargo, esto no implica que la emisión deba ser, en un sentido normativo, un bien público. . . . La diferencia entre la defensa y la radiodifusión es sutil pero importante. En ambos casos existe el problema de determinar el nivel óptimo de los productos y el nivel correspondiente de los impuestos sobre los beneficios. En el caso de la radiodifusión, sin embargo, A puede estar muy dispuesto a pagar más impuestos que B, aunque ambos tengan la misma "capacidad de pago" (suponiendo que los beneficios sean determinados). La defensa es otra cuestión. Aquí A no se conforma con que B pague menos. A hace el juicio social de que la preferencia de B debe ser la misma. La preferencia de A, expresada como un gasto anual en defensa, como por ejemplo 42.700 millones de dólares, y que representa la opinión mayoritaria, determina así el nivel de defensa. En este caso, los A pueden considerar que los B deberían pagar la misma cantidad de impuestos sobre los beneficios.³⁶

Resulta preocupante y desconcertante la importación de juicios de valor en el análisis. Parece que el concepto de "bien público" se ofrece en un sentido científico, no normativo. En el espíritu de las definiciones ofrecidas, cabría pensar que la radiodifusión (o cualquier otro servicio o bien) es o no es un bien público, y que los juicios normativos no vienen al caso. Sin embargo, no es así, ya que más adelante en la cita nos enteramos de que el "juicio social" de A es todo lo que se necesita para justificar que B "debería pagar" por la defensa nacional. Pero, ¿qué es un "juicio social" en contraposición a, por ejemplo, un "juicio privado"? ¿Y con qué autoridad puede A, un mero individuo, emitir un "juicio social", sea lo que sea? Supongamos que A considera un "juicio social" que B debe pagar, a través de los impuestos, los abrelatas. ¿Convierte ese juicio automáticamente estos utensilios en bienes colectivos? Además, ¿por qué tenemos que suponer que A se conforma con que B pague menos impuestos por la radio, pero no por la defensa? ¿No podemos invertir la situación y suponer que, aunque A esté dispuesto a que B pague menos por la defensa, no lo está cuando se trata de la radio? ¿Hay algo intrínseco a los bienes "radio" y "defensa" que impida esta inversión? Y si las preferencias de A se invirtieran, ¿probaría esto que la radio, y no la defensa, es un "verdadero" bien colectivo?

Quizás debamos tener en cuenta la institución de la "democracia", ya que Tiebout cita el apoyo mayoritario a la preferencia de A. Es el mayoritarismo, entonces, el que pone al bando ganador en posición de etiquetar su opinión como un "juicio social". Pero esto está muy lejos de la definición inicial de un bien colectivo. Si este es todo su argumento, Tiebout podría haberse ahorrado todo el rollo de las externalidades, los bienes públicos y el hecho de que el disfrute de A no deja a B en peor situación. Todo lo que tenía que haber dicho es que, si y cuando, por la razón que sea, una mayoría de los votantes elegibles decide que algún bien en particular debe ser proporcionado por el gobierno, entonces que así sea.

SEÑALES Y BIENES "GRATUITOS"

Si clasificar un bien como "público" implica que la utilización de ese bien por parte de una persona no va en detrimento de otra, definir las carreteras como un "bien público" presenta otro problema. Si, en las carreteras congestionadas, cualquier automovilista impone costes a todos los demás, la clasificación de las carreteras como bien público falla. Por el contrario, si las carreteras son realmente un ejemplo de bien público, entonces, por definición (pero en contra de la evidencia), un automovilista no puede imponer costes a los demás en condiciones de hacinamiento.

Según Samuelson, "ningún sistema de precios descentralizado puede servir para determinar de forma óptima [los] niveles de consumo colectivo". ¿Y por qué es así? "El interés egoísta de cada persona es dar señales falsas, fingir que tiene menos interés en una determinada actividad de consumo colectivo del que realmente tiene".³⁷ Es por esta razón que Savas sostiene que "los bienes públicos son propiamente pagados por el público en general, ya que sus beneficios no pueden ser cargados a los consumidores individuales o a pequeños grupos colectivos."³⁸

Para una interpretación más elaborada de este punto de vista, recurrimos a Haveman:

La colocación de señales en una carretera, por ejemplo, es un bien público. Los beneficios no pueden ser negados a cualquiera que viaje por la carretera. Del mismo modo, cuando una sociedad proporciona la defensa nacional, los beneficios recaen en todos sus ciudadanos. Como es tan costoso racionar el sistema de calles de la ciudad una vez que se ha puesto en marcha, también son bienes públicos.

Como no se puede excluir económicamente de los beneficios de un bien público una vez que se ha proporcionado, las empresas privadas no tienen ningún incentivo para producir y comercializar estos bienes. Cualquier comprador potencial se negaría a pagar algo parecido a lo que el bien vale para él. De hecho, es probable que no esté dispuesto a pagar nada por él. Razonaría: "Si simplemente me quedo quieto y me niego a pagar, es posible que obtenga el beneficio del bien de todos modos, si alguien más adelante lo proporciona para sí mismo; después de todo, es un bien público". Sin embargo, si cada comprador razona así (y es de suponer que lo hará), el bien no se proporcionará. Los bienes públicos sólo se proporcionarán si se lleva a cabo una acción colectiva, normalmente a través de un gobierno. Sólo a través de la acción colectiva se puede garantizar la disponibilidad de bienes públicos que merezcan la pena.³⁹

Ni que decir tiene que este argumento plantea muchos problemas de peso. Como hemos visto, la señalización de las carreteras es un bien público sólo cuando se prohíbe la propiedad privada y no se cobra un precio. Se convierte en un bien privado tan pronto como las externalidades son internalizadas por el mercado. Es fácil ver este punto. Después de todo, nadie llamaría bienes públicos a los carteles de unos grandes almacenes de propiedad privada. Sin embargo, los beneficios de los carteles, normalmente colocados en cada planta, así como en los ascensores y las escaleras mecánicas, que indican los departamentos situados en las distintas plantas, "no pueden negarse a nadie que viaje" por la tienda. ¿Existe un caso, por analogía, para hacer que el gobierno sea responsable de informar a la gente de dónde se pueden encontrar vestidos, ropa deportiva y utensilios domésticos?

Pasemos ahora a la doctrina de la preferencia revelada. También tiene graves defectos. Sostenemos que, aparte de las interferencias del gobierno en el mercado, todos los beneficios externos, los desbordamientos, etc., tenderán a dejar de existir, siempre que sean lo suficientemente significativos como para que la empresa privada los internalice. Por ejemplo, si los costes de construir una valla alta alrededor del autocine son inferiores al valor (descontado) de

los ingresos adicionales que el propietario espera recibir como resultado de su construcción, entonces la construirá. Si los costes son superiores a los beneficios que se pueden obtener, no construirá la valla. Pero si los beneficios que se recibirán son tan bajos, no es probable que las externalidades y los desbordamientos disuadan al empresario de prestar el servicio en primer lugar.

Se ha objetado que el gobierno puede proporcionar la internalización de forma gratuita y, por lo tanto, puede ser más eficiente que el mercado (a pesar de los incentivos de beneficios y pérdidas). Construyamos un ejemplo. Supongamos que en una sociedad de cien personas cada una de ellas se beneficia de la provisión de un "bien público" por valor de 10 dólares. Y supongamos también que el coste de proporcionar el bien, en términos de alternativas a las que se renuncia, es de sólo 50 dólares. Así, con un beneficio total de 1.000 dólares, menos un coste de 50 dólares, habría un beneficio de 950 dólares en esta empresa. El único problema es que, aunque cada una de las cien personas se beneficiaría indudablemente con 10 dólares, también debemos considerar el coste -supongamos que 1.000.000 de dólares- de levantar una valla suficiente para excluir a estas personas del disfrute de los beneficios de forma gratuita. Por lo tanto, no puede ser una propuesta rentable para la libre empresa. Pero, ¿qué hará el gobierno? En lugar de gastar inútilmente los 1.000.000 de dólares en la valla, el Estado simplemente recupera los 50 dólares de coste gravando con 0,50 dólares a cada una de las cien personas, y luego proporciona el servicio a todos los que vienen "gratis".

¿Podemos, como economistas estrictamente libres de valores, concluir que el gobierno maximizará la utilidad actuando así? Yo sostengo que no. No podemos, a menos que, además de todos los hechos presentados hasta ahora, asumamos que ninguna de las cien personas se resentirá al verse obligada a contribuir al plan mediante impuestos obligatorios. Y esto no tenemos ninguna razón para hacerlo. En otras palabras, incluso manteniendo la suposición de que cada persona valora sus beneficios del proyecto en 10 dólares, y que cada uno se da cuenta de que el plan del gobierno le costará, al igual que a todos los demás, sólo 0,50 dólares, sigue siendo concebible que una persona esté tan resentida por verse obligada a hacer algo, incluso "por su propio bien", que los costes para ella superen ampliamente los 9,50 dólares de ganancia que va a obtener.

Negar esta posibilidad es hacer una suposición implícita de la validez de las comparaciones interpersonales de utilidad. Para justificar la acción gubernamental por motivos de utilidad en este caso, hay que suponer que todas las cien personas son idénticas, en lo que respecta a la utilidad, o, como mínimo, que los beneficios obtenidos por las noventa y nueve personas superan las pérdidas de ingresos psíquicos del único descontento. De hecho, el supuesto de la comparación de la utilidad interpersonal no está simplemente implícito en el pensamiento de los economistas de la corriente principal. Samuelson, por ejemplo, habla de una "función de bienestar social que emite juicios interpersonales",⁴⁰ y luego procede a dibujar un mapa de curvas de indiferencia que abarca las utilidades de dos o más personas diferentes.⁴¹

Sin embargo, este procedimiento es científicamente inválido, ya que no hay unidades con las que medir o comparar la felicidad o la utilidad. Podemos decir, en el discurso ordinario, que a un niño le gustan más los pepinillos que a otro y que, por tanto, en caso de escasez temporal en el hogar, el "amante de los pepinillos" debería ser el primero en recibirlos. Pero al hablar así no tenemos en mente ninguna unidad de felicidad. No imaginamos que a un niño le gusten los pepinillos en un grado de, digamos, 48,2 unidades de felicidad, y que al otro sólo le gusten 24,1 unidades, y que, por tanto, al primer niño le gusten los pepinillos exactamente el doble que al otro.

Rothbard nos dice que

nunca existe la posibilidad de medir los aumentos o disminuciones de la felicidad o la satisfacción. No sólo es imposible medir o comparar los cambios en la satisfacción de diferentes personas; no es posible medir los cambios en la felicidad de una persona determinada. Para que cualquier medición sea posible, debe haber una unidad eternamente fija y objetiva con la que se puedan comparar otras unidades. No existe tal unidad objetiva en el campo de la evaluación humana. El individuo debe determinar subjetivamente por sí mismo si está mejor o peor como resultado de cualquier cambio. Su preferencia sólo puede expresarse en términos de simple elección, o rango. Así, puede decir "estoy mejor" o "soy más feliz" por haber ido a un concierto en lugar de jugar al bridge, ... pero carecería completamente de sentido que intentara asignar unidades a su preferencia y dijera: "Soy dos veces y media más feliz por esta elección que si hubiera jugado al bridge". ¿Dos veces y media qué? No hay ninguna unidad posible de felicidad que pueda utilizarse a efectos de comparación y, por tanto, de suma o multiplicación. Por lo tanto, los valores no se pueden medir. . . . Sólo se pueden clasificar como mejores o peores.⁴²

Si, entonces, es imposible hacer comparaciones de utilidad interpersonal, no podemos, como economistas científicos, concluir que la intervención gubernamental en la producción de "bienes públicos" conducirá inequívocamente a un aumento del bienestar.

MEDIR LO INCONMENSURABLE

Para evitar estas dificultades, los economistas de los efectos de vecindad han intentado medir las externalidades. Sin embargo, no se ha conseguido un gran número de estadísticas impresionantes. Más bien, el trabajo de estos economistas ha sido una especie de "meta-medición", un prolegómeno para cualquier medición futura; se han desarrollado y discutido medidas de beneficios, pero nadie ha ofrecido, hasta ahora, ningún resultado definitivo que pretenda medir los beneficios externos recibidos con algún grado de exactitud. Mohring, en una declaración típica, escribe: "las medidas de beneficios desarrolladas en este documento ignoran las externalidades - más o menos, pecuniarias o tecnológicas. Mi excusa básica para esta deficiencia es la convencional: faltan los datos necesarios para asignar valores en dólares a las externalidades".⁴³

Efectivamente, faltan datos que valoren en dólares las externalidades. El problema parece ser, a juzgar por la cita anterior, un mero accidente: los economistas, por alguna razón (implícitamente) sin importancia, aún no han empezado a medir. Pero en esta época de estadísticas, esto es realmente desconcertante. Seguramente algunos economistas deberían haber dedicado tiempo a medir datos tan importantes.

En realidad, por supuesto, el problema es mucho más intratable. Lo que proponen quienes intentan medir el valor de las externalidades es simplemente la medida de la utilidad. Pero, como hemos visto, tal empresa es imposible y, por tanto, está condenada al fracaso. La utilidad es un fenómeno subjetivo, basado en las preferencias individuales. No hay unidades con las que medir la utilidad, un hecho que parece no ser más que una ligera molestia para los que quieren medirla.

En un segundo intento, Mohring y Harwitz nos informan de que en las cuestiones de los beneficios de las autopistas "se confía totalmente en el conjunto de la teoría que probablemente utilizaría un economista al intentar asignar un valor a una presa, una acería o cualquier otra inversión productiva".⁴⁴ Pero esto también falla. En primer lugar, el economista, en tanto que economista, simplemente no tiene ninguna aptitud especial como tasador de bienes inmuebles,

fábricas o cualquier bien de capital. Este es el trabajo, más bien, del hombre de negocios, o empresario, cuyo éxito depende de su agudeza en la toma de tales determinaciones. Ningún economista teórico, economista empírico, economista histórico, ni ningún otro tipo de economista, qua economista, tiene formación práctica o experiencia como tasador. En segundo lugar, no existe un "cuerpo teórico" que pueda ser utilizado por un economista (o por cualquier otra persona) para determinar el valor de un activo de capital. El valor que el mercado asigna a un activo depende de lo que la gente piensa hacer con él, con sus complementos y sustitutos, y de las reacciones que se espera que tengan los consumidores hacia el producto acabado; depende del curso de los nuevos descubrimientos e inventos, de las guerras, hambrunas, tormentas, etc. Algunas personas son más capaces de anticipar el curso futuro del mercado que otras; pero esas personas son empresarios de éxito, no economistas ni otros científicos sociales. Sin embargo, Smerk sugiere en su libro sobre el transporte urbano

Los costes y beneficios externos, muchos de ellos de carácter no pecuniario, deben sopesarse junto con los costes e ingresos pecuniarios internos del proyecto. Algunos de los factores externos a considerar serán: (1) Libertad de movimiento global; (2) Ganancias o pérdidas para los negocios del centro de la ciudad en términos de tráfico de clientes; (3) Ganancias o pérdidas en el tiempo de viaje para los usuarios del metro, los usuarios del transporte público en general y los automovilistas; (4) Ganancias o pérdidas en los valores inmobiliarios; (5) Efectos en la contaminación del aire y otros servicios.⁴⁵

Como declaración de la tarea de medición, la de Smerk es la habitual. En realidad no es más que una exhortación a que se realicen mediciones y una especificación de algunas de las facetas que deben medirse. Pero no nos ayuda a superar ninguno de los problemas que conlleva. De hecho, los subraya. ¿Cómo, por ejemplo, abordaríamos un cálculo del valor de aumentar la "libertad de movimiento global"? Incluso si decidimos ignorar la falta de una unidad de placer y el problema de las comparaciones interpersonales de la utilidad, la tarea es insuperable. Tampoco sirve de mucho su sugerencia concreta de medir los beneficios de una autopista con cinturón en términos de "el aumento resultante de las ventas"⁴⁶. Smerk parece decir que podemos medir los beneficios externos de una autopista de circunvalación anotando las ventas de los comercios pertinentes antes y después de su construcción y simplemente atribuir la diferencia a la carretera. Pero no hay constancia en los asuntos humanos, y es muy posible que otros factores hayan intervenido entre la primera medición y la segunda. Los gustos y las modas, los conocimientos de los consumidores sobre las alternativas, los precios de los sustitutos y los complementos, las leyes de zonificación, la celeridad con la que se aplican las leyes... todo ello puede haber cambiado en el ínterin. Por tanto, atribuir todos los cambios medidos a la autopista del cinturón sería ilegítimo. Además, el uso de técnicas econométricas, que se suelen emplear para fines de este tipo, no es adecuado.⁴⁷ Tal vez su inconveniente más importante sea que se basan en la fácil suposición de que los acontecimientos discretos, únicos y no repetibles (por ejemplo, unas elecciones presidenciales o los efectos económicos de la apertura de una carretera en un momento y lugar determinados) pueden abstraerse para producir una serie de acontecimientos aleatorios (es decir, todas las elecciones presidenciales, todas las aperturas de carreteras). Este supuesto es necesario para las ecuaciones econométricas; pero si se aplican en algún lugar, sólo son aplicables a eventos verdaderamente aleatorios, como lanzar una moneda o un dado.

En la terminología empleada por Mises, lo que tenemos aquí es una confusión de la probabilidad de clase ("Sabemos, o suponemos saber, con respecto al problema en cuestión, todo sobre el comportamiento de toda una clase de eventos o fenómenos; pero sobre los eventos o

fenómenos singulares reales no sabemos nada más que que son elementos de esta clase") con la probabilidad de caso ("Sabemos, con respecto a un evento particular, algunos de los factores que determinan su resultado; pero hay otros factores determinantes sobre los que no sabemos nada").⁴⁸ Las aperturas de carreteras y sus efectos en las ventas son, en el mejor de los casos, susceptibles de ser estudiadas en términos de probabilidad de caso. Sin embargo, la econometría sólo puede funcionar en un entorno de probabilidad de clase. Por lo tanto, es inadecuado utilizar la econometría para medir los efectos de una nueva carretera de circunvalación sobre las ventas.

PREFERENCIAS REVELADAS

Volvemos ahora a nuestra segunda crítica a la afirmación de Samuelson-Savas-Haveman de que el mercado fracasará, en el caso de los bienes públicos, porque los agentes económicos no registrarán sus verdaderas preferencias. El inconveniente básico de este enfoque de la cuestión de la "preferencia revelada" es el punto de vista desde el que se mira al decisor. Centremos, pues, nuestra atención en cómo ven estos economistas a los participantes en el mercado que se niegan a comprar voluntariamente el bien público en el mercado. Según su teoría, un agente del mercado tendría como estribillo constante: "Que lo haga George". Al no querer gastar su propio dinero en un bien que puede disfrutar mediante el pago de otros, esta persona contribuye a la improbabilidad de la provisión privada de ese bien.

Surge una pregunta embarazosa: ¿Cómo propone el economista determinar las escalas de preferencias de los participantes en el mercado? Se podría sugerir que cada individuo conoce su propia escala de preferencias por introspección, y que los demás llegamos a conocerla simplemente preguntándole. Sin embargo, ambos métodos son incorrectos. El último, el método del cuestionario, puede descartarse fácilmente. La escasa fiabilidad empírica de los cuestionarios y de las encuestas de opinión pública debería hacernos reflexionar. Además, el hecho de que la gente mienta invalida claramente este método como una buena base para la economía científica.

Podría argumentarse, sin embargo, que el propio individuo conoce seguramente sus preferencias por introspección. Nuestra respuesta, una vez más, es no. La evidencia de la compra impulsiva es abrumadora. ¿Cuántos de nosotros hemos caminado por la calle sin pensar más que en la compra de un cucurucho de helado, para encontramos, aparentemente sin ninguna voluntad consciente, metiendo la mano en el bolsillo, soltando la suma requerida y comiendo ávidamente? ¿Es que "realmente" o "inconscientemente" estábamos pensando en un helado? Aunque podría ser cierto, no tiene por qué serlo. Sin embargo, independientemente de la mecánica psicológica exacta implicada, está claro que, antes de la compra, la introspección podría no haber revelado el deseo oculto. Por tanto, debemos concluir que, al menos en algunos casos, el agente económico individual puede desconocer sus propias escalas de valores. La publicidad motivacional, en la medida en que es eficaz, es una prueba más del hecho de que la introspección no sacará necesariamente a la luz las verdaderas preferencias del individuo. El comprador puede pensar que sabe lo que quiere, pero en realidad, según este argumento, algunos de sus gustos están a la orden de Madison Avenue, y no son susceptibles de su propia conciencia.

Si las verdaderas valoraciones no pueden descubrirse científicamente ni por introspección ni por encuestas, ¿cómo pueden serlo? La respuesta es a través de las compras y ventas en el mercado, o más generalmente, a través de la observación de la acción humana. Ludwig von Mises expresó esta idea de la siguiente manera:

Es habitual decir que el hombre que actúa tiene una escala de deseos o valores en su mente cuando organiza sus acciones. Sobre la base de dicha escala, satisface lo que tiene mayor valor, es decir, sus deseos más urgentes, y deja insatisfecho lo que tiene menor valor, es decir, lo que es un deseo menos urgente. No hay nada que objetar a esta presentación del estado de cosas. Sin emba-

-rgo, no hay que olvidar que la escala de valores o deseos se manifiesta sólo en la realidad de la acción. Estas escalas no tienen una existencia independiente aparte del comportamiento real de los individuos. La única fuente de la que se deriva nuestro conocimiento sobre estas escalas es la observación de las acciones del hombre. Cada acción está siempre en perfecta concordancia con la escala de valores o de deseos, porque estas escalas no son más que un instrumento para la interpretación del actuar del hombre.⁴⁹

En nuestro ejemplo anterior, toda la introspección y los cuestionarios previos del mundo no habrían establecido ineludiblemente que el comprador valoraba el helado por encima del dinero que costaba. Fue su sola acción, al realizar la compra, la que estableció que, al menos en el momento de la compra, el comprador realmente valoraba el helado más que el dinero gastado.⁵⁰

Consideremos un posible desafío a este punto de vista. Supongamos que el comprador del helado es en realidad un economista que pretende demostrar que el argumento de Mises es falso. Supongamos, además, que odia el chocolate y que para refutar la teoría de Mises va a la tienda de dulces y compra chocolate. ¿Habría demostrado entonces que la teoría de Mises es errónea en virtud de su implicación de que valora más el odiado chocolate que el dinero pagado por él?

Hay más de una forma de afrontar este reto. En primer lugar, podemos negar que el comprador odie realmente el chocolate. Siguiendo una interpretación estricta de Mises, podemos razonar que, sea cual sea su relación pasada con esta golosina en particular, su compra actual revela que ha cambiado su gusto o que, al menos, lo prefiere al dinero que cambió por él. Su acción ha hablado, en esta interpretación, más fuerte que todas sus protestas en contra.

En segundo lugar, y quizás en el presente escenario de forma más directa, podemos reinterpretar el bien que realmente se compró. Lo que realmente se compró no fue sólo chocolate, sino chocolate más el placer de "demostrar que Mises está equivocado". Si se hubiera tratado sólo del chocolate, un verdadero odiador del chocolate no lo habría comprado quizás a ningún precio positivo. Era el placer compensatorio de intentar refutar la tesis (que sólo la acción humana establece ordenamientos de valor) lo que compensaba con creces la desutilidad del chocolate. Y si la persona llegara a comerse el odiado chocolate para demostrar su punto de vista, nuestra interpretación seguiría siendo válida y sería totalmente coherente con el punto de vista misesiano.

El problema con la doctrina de la preferencia revelada presentada por Samuelson, Savas y Haveman es que asume un ordenamiento de preferencias por parte del público en general que está completamente divorciado de las elecciones y acciones reales. En la economía científica no hay lugar para las "verdaderas preferencias" que no se plasman en la acción. Samuelson puede sostener que "a cada persona le interesa dar señales falsas", es decir, señales que subestiman el verdadero valor de esa persona para el bien colectivo, pero no puede demostrar que su interpretación tenga ninguna validez científica. Esto no quiere decir que su afirmación carezca de sentido. De hecho, en el discurso ordinario en el que tienen cabida las comparaciones de utilidad medibles e interpersonales, es perfectamente sensata. Pero si queremos mantenernos fieles a la disciplina estricta de la economía, tendremos que renunciar a esa palabrería suelta de nuestro vocabulario. Sencillamente, no hay ninguna acción que pueda llevar a cabo alguien que demuestre la verdad de la afirmación de Samuelson. Samuelson podría responder admitiendo que está citando la inacción, no la acción; una negativa a comprar, no una compra real. El problema, sin embargo, es que la inacción (temporal) es coherente con demasiadas otras cosas. Nadie puede razonar lógicamente a partir del hecho de que una persona no compre algo (un "bien público") para llegar a la conclusión de que realmente le gusta el servicio en cuestión y está buscando un "viaje gratis". Puede ser que simplemente no lo quiera. Podemos especular largo y tendido sobre las diferentes razones que tiene la gente para no comprar algo (aversión, ignorancia, deseo de "viajar gratis"), pero no podemos, como economistas científicos, concluir del

hecho de no comprar que la persona "realmente" valora el bien.

Si pudiéramos razonar legítimamente de esta manera, el cielo sería el límite. Una vez que abandonamos los sólidos fundamentos de las preferencias reveladas en la acción del mercado, la imaginación queda libre. Algunos sostienen que los parques, las carreteras y la defensa nacional son bienes públicos y recibirían inversiones insuficientes en un mercado libre. Pero utilizando el mismo razonamiento, uno podría sostener que los Edsels, los helados con sabor a pepinillo y las lámparas de queroseno son actualmente víctimas de una viciosa subinversión porque la gente está esperando secretamente que todos los demás compren primero, para poder ser beneficiarios del mercado. Todas estas afirmaciones tienen el mismo estatus lógico. Cada una de ellas es concebible y expresable en el discurso ordinario. Pero ninguna se apoya en una preferencia demostrada. Debemos considerarlas todas como científicamente inválidas.

ISOLABILIDAD

Otro argumento a favor de la provisión de carreteras por parte del gobierno, estrechamente relacionado con el argumento de las externalidades, podría denominarse condición de aislabilidad. Según esta línea de pensamiento, un bien o servicio sólo entra en el ámbito del mercado si sus beneficios pueden aislarse e imputarse a individuos concretos. De lo contrario, se dice que sus beneficios son "difusos", y el bien en cuestión debe ser suministrado por el gobierno. Como dice uno de los defensores de esta postura "Si se acordara que los beneficios de las mejoras en las carreteras están tan difundidos entre los habitantes de un estado que es imposible aislar a los beneficiarios individuales, [entonces] las autopistas deberían financiarse con el fondo general".⁵¹

Uno de los problemas de este razonamiento es que si realmente no hay ninguna persona dispuesta a dar un paso al frente y declararse beneficiario, entonces queda la seria duda de si realmente hay algún beneficiario. Como hemos visto en el debate sobre la preferencia revelada, la única prueba segura de los beneficios reales es la acción del mercado: el pago real de los consumidores por los bienes entregados o los servicios prestados. Si el pago no se produce, entonces es sólo una especulación ociosa suponer que hay hordas de beneficiarios que no están dispuestos a revelar sus intereses a través de la acción del mercado.

En segundo lugar, si uno es libre de justificar las carreteras gubernamentales por este motivo, entonces es libre de defender cualquier acción estatal por el mismo motivo: "X realmente beneficia a las masas, aunque ninguna persona lo ejemplifique a través de pagos voluntarios; el problema es que las ganancias son difusas, por lo que no se puede aislar a ningún beneficiario. Por lo tanto, la participación del gobierno en la provisión de X está justificada".

No aceptaríamos ni por un momento este argumento si se aplicara a cualquier bien o servicio que el gobierno no se dedique ahora a suministrar. Sin embargo, como defensa del statu quo, sus defectos son más difíciles de ver.

Este argumento también puede ser atacado por un tercer motivo. La mayoría de los economistas contemporáneos se sienten cómodos con el fenómeno de la continuidad en economía. Por ejemplo, las curvas de ingresos y las curvas de costes suelen dibujarse como suavemente continuas, lo que presumiblemente representa que la acción económica tiene lugar en una serie de pasos infinitamente pequeños. La doctrina de los "beneficios difusos" está en total consonancia con esta tradición, ya que aquí también se considera "real" un beneficio infinitesimal, tan pequeño que ni siquiera es perceptible para el presunto beneficiario; de hecho, se considera que justifica la intervención del gobierno en la economía.

Es cierto que esta concepción del universo es sumamente útil para el empleo de las herramientas matemáticas del análisis, especialmente el cálculo diferencial. Esto explica sin duda,

al menos en parte, la popularidad de las curvas suaves y la aceptabilidad de las ganancias difusas e infinitamente pequeñas. Sin embargo, como afirma Rothbard

nunca debemos dejar que la realidad sea falsificada para que se ajuste a las sutilezas de las matemáticas. De hecho, la producción [y, del mismo modo, los beneficios de las acciones de otros o de uno mismo] es una serie de alternativas discretas, ya que toda acción humana es discreta, y no puede ser suavemente continua, es decir, moverse en pasos infinitamente pequeños de un nivel a otro.⁵²

En sentido estricto, o bien una ganancia es perceptible para el presunto beneficiario, o no forma parte en absoluto de su ámbito de acción humana. Si una persona no se da cuenta de algo, entonces para ella no es un elemento que pueda afectar a sus elecciones. Y si no puede entrar en su toma de decisiones económicas, es irrelevante.

Una justificación implícita de la actividad gubernamental en este caso es que, aunque los beneficios para cualquier persona de un grupo son indefinidamente pequeños, una vez que se suman sus beneficios se vuelven sustanciales. Esto puede funcionar, bajo algunos supuestos, en la física y otras ciencias naturales. Pero en economía, donde la acción humana es la piedra de toque, no tiene sentido plantear que un fenómeno que no beneficia a ningún individuo pueda tener una importancia sustancial para un grupo de ellos. Si no se puede demostrar que una persona se beneficia de estos "beneficios difusos", no se puede afirmar que todo el grupo salga ganando de alguna manera.

LA CARNE DE UN HOMBRE ES EL VENENO DE OTRO

Consideremos ahora una deficiencia, a la que ya se ha aludido, en el punto de vista del bien público: que los gustos difieren y que lo que puede ser visto como un beneficio por una persona puede ser visto como algo que debe ser evitado por otra. Samuelson responde a esta objeción de la siguiente manera:

Aunque se compare un bien público con un bien privado, las curvas de indiferencia se dibujan con la convexidad habitual hacia el origen. Este supuesto podría relajarse sin perjudicar la teoría. De hecho, podríamos reconocer el posible caso en el que el circo de un hombre es el veneno de otro, permitiendo que las curvas de indiferencia se doblen hacia delante. Esto no afectaría al análisis, pero respondería a una objeción menor de un crítico.⁵³

Si bien es cierto que, en un sentido formalista, las curvas de indiferencia podrían dibujarse como cóncavas al origen para representar la desutilidad, la basura o los sentimientos negativos hacia el "bien" en cuestión,⁵⁴ esta respuesta no será suficiente. Cuando reflexionamos sobre el hecho de que el uso que hace Samuelson del concepto de bienes públicos para justificar las adquisiciones del gobierno se basa en el supuesto de que dichas adquisiciones maximizarán el bienestar de todos, podemos ver la debilidad de esta respuesta. Una persona para la que un bien o sus presuntos beneficios externos son de hecho desventajosos perderá con su subvención. Para el pacifista empedernido, por ejemplo, el gasto de cada vez más miles de millones de dólares para fines militares conduce a una mayor desutilidad. Y para añadir el insulto a la injuria, el argumento de Samuelson se utiliza para justificar la imposición de impuestos al pacifista, supuestamente en su propio beneficio, para cubrir los costes de esos gastos crecientes. Lo que tenemos, pues, es una situación que obliga a una persona a pagar por el suministro de un bien que considera un "veneno".

Ningún reajuste menor de una curva de indiferencia puede borrar el daño causado a un hombre así enfrentado. En el mejor de los casos, la sugerencia de Samuelson de permitir que la

curva de indiferencia se incline hacia delante proporciona un medio de representar el problema - una forma geométrica de plantear el dilema- pero difícilmente una solución al mismo. Es como si, en respuesta a una queja de que la economía está constantemente en un estado de desequilibrio, Samuelson ofreciera dibujar las curvas de oferta y demanda, mostrando que el precio no está en su intersección. Tal dibujo sería una ilustración de la dificultad, no una solución a la misma. No se puede sostener seriamente que la suerte de un hombre mejore al extraer por la fuerza su dinero en impuestos, si se pretende que estos fondos se gasten en un bien que para él es perjudicial. La objeción no puede disolverse señalando que la situación en la que el circo de un hombre es el veneno de otro puede representarse adecuadamente mediante curvas de indiferencia que caen hacia adelante.

¿ES LA ACCIÓN DEL GRUPO IRRACIONAL?

A continuación, consideraremos una versión del argumento del bien público presentado por Mancur Olson. Sostiene que "a menos que el número de individuos en un grupo sea bastante pequeño, o a menos que haya coerción o algún otro dispositivo especial para hacer que los individuos actúen en su interés común, los individuos racionales y con interés propio no actuarán para lograr sus intereses comunes o de grupo". Y, como corolario, sólo "los grupos compuestos por individuos altruistas o por individuos irracionales pueden a veces actuar en común para los intereses del grupo... incluso cuando hay un acuerdo unánime en un grupo sobre el bien común y los métodos para conseguirlo".⁵⁵

Olson limita su análisis a los grupos cuyo propósito declarado es el fomento del bienestar económico de sus miembros: "Se espera que los tipos de organizaciones en los que se centra este estudio promuevan los intereses de sus miembros".⁵⁶ Un grupo como una "organización de presión, o de hecho un sindicato o cualquier otra organización, que trabaje en interés de un gran grupo de empresas o trabajadores en alguna industria, no obtendría ninguna ayuda de los individuos racionales e interesados de esa industria".⁵⁷ Olson explica esta situación invocando los efectos de vecindad y los bienes públicos. Escribe

Algunos bienes y servicios . . . son de tal naturaleza que todos los miembros de los grupos relevantes deben obtenerlos si alguien del grupo quiere conseguirlos. Este tipo de servicios son intrínsecamente inadecuados para el mecanismo de mercado, y sólo se producirán si se obliga a todos a pagar la parte que les corresponde. Está claro que muchos servicios gubernamentales son de este tipo. Evidentemente, no sería factible, si es que fuera posible, negar la protección que ofrecen los servicios militares, la policía y los tribunales a quienes no pagan voluntariamente su parte de los costes del gobierno, por lo que los impuestos son necesarios. . . . Un bien común, colectivo o público se define aquí como cualquier bien que, si cualquier persona X_j de un grupo $x_l, \dots, x_i, x_n$ lo consume, no puede ser retenido de forma viable a los demás de ese grupo.⁵⁸

Y además:

Ciertamente, para algunos bienes colectivos es físicamente posible practicar la exclusión. Pero... no es necesario que la exclusión sea técnicamente imposible; sólo es necesario que sea inviable o antieconómica.⁵⁹

Ya hemos abordado el caso de la inviabilidad de la exclusión en nuestro ejemplo numérico. Allí concluimos que los economistas sin valores no podían deducir justificadamente que la acción del gobierno, aunque fuera "más barata", aumentaría inequívocamente la utilidad. Ahora debemos considerar la afirmación de Olson de que la racionalidad económica y la acción del

mercado son incompatibles. Debemos preguntarnos si la acción del mercado en el caso de los bienes colectivos puede funcionar sólo si los actores económicos son altruistas o irracionales. Debemos preguntarnos si un gran grupo de individuos puede colaborar en la provisión de un bien cuyos beneficios, una vez creados, no pueden limitarse de forma factible a los miembros que cooperan.

De hecho, en la actualidad existen literalmente cientos de grupos que se ajustan a la definición de Olson. Los sindicatos, las organizaciones benéficas, las asociaciones de empresarios y las organizaciones cívicas son numerosas. Las contribuciones a las sociedades artísticas y musicales son abundantes. Mientras escribo esto, una emisora de radio local sin ánimo de lucro presenta "160 horas ininterrumpidas de J.S. Bach" y pide fondos. Si los contribuyentes responden generosamente, esa programación podrá seguir existiendo. Pero cada contribuyente potencial puede razonar que, si muchos otros dan, él mismo no quedará excluido de los beneficios. Y lo mismo ocurre con la Sociedad para la Prevención de la Crueldad contra los Animales, la N.A.A.C.P., las fundaciones de investigación de enfermedades, etc.

En un año reciente, sólo la organización benéfica United Way recaudó 1.039.000.000 de dólares para fines como servicios individuales y familiares, hospitales y salud, ajuste social y organización comunitaria. La Cruz Roja Nacional Americana informó de donaciones recibidas por un total de 248.700.000 dólares, así como de la participación de 4.262.000 personas en sus programas de donación de sangre. Y, en esta época en la que el gobierno asume un número cada vez mayor de funciones que antes eran de dominio privado, los fondos de la filantropía privada fueron en un año reciente los siguientes: particulares, 21.400 millones de dólares; fundaciones, 2.000 millones de dólares; corporaciones empresariales, 1.200 millones de dólares; y legados benéficos, 2.200 millones de dólares.⁶⁰ Se podría descartar que algunas de las donaciones de las empresas estén motivadas por los incentivos fiscales, lo que sin duda influye. Pero las generosas aportaciones financieras de los particulares interesados son una prueba más de los impulsos caritativos de muchos estadounidenses.

¿Debemos suponer, según la teoría de Olson, que no hay personas racionales e interesadas en estas empresas? Yo creo que no. Más bien, parece claro que Olson es culpable de una redefinición estipulativa de algunas palabras bastante resbaladizas como "racionalidad", "interés propio", "altruismo", etc. En concreto, sería incoherente con su teoría sugerir que una persona racional y con interés propio podría estar interesada en el bienestar de los demás en la medida en que obtuviera placer de un aumento del suyo. Pero, ¿por qué habría de considerarse irrazonable esta sugerencia? Olson ha excluido por definición tales motivos del ámbito de lo racional.

Podría parecer que Olson está en un terreno más firme al utilizar el término "interesado". El Scrooge de Dickens, después de todo, no era conocido por sus instintos caritativos. Pero si lo pensamos bien, no parece correcto restringir la palabra "interesado" a aquellos que sólo tienen en cuenta su propia felicidad y la de los demás. Seguramente la palabra es lo suficientemente elástica como para incluir como "interesado" a una persona que incluye el bienestar de otros a su alrededor, como los miembros de su familia inmediata, en sus propios cálculos de utilidad. ¿Acaso Papá Gilito no se preocupa nunca de cómo le va a ir a Li'l Scrooge?

Si nos equivocamos en esta afirmación, y se demuestra de algún modo que el verdadero interés propio se limita a la consideración del propio placer y el de nadie más, entonces la opinión de Olson es, por supuesto, correcta. Pero incluso en ese caso, la posición de Olson es mucho menos poderosa de lo que parece creer, ya que lo único que nos queda es el argumento de que aquellos individuos que tienen un interés estrictamente personal serán incapaces de unirse en grupos que puedan trabajar por fines comunes. Pero como no puede haber más que una mínima proporción de personas que realmente no tengan en cuenta la felicidad de nadie más que la suya propia, esto no parece ser más que un pequeño impedimento para el buen

funcionamiento de los grupos cooperativos.

Otro problema de la hipótesis de Olson es que ignora el papel del empresario.⁶¹ Sin duda, es difícil movilizar a un gran número de individuos para la acción colectiva. Y es difícil convencer a la gente de que contribuya a la producción de cualquier bien cuyos beneficios recibirán tanto si contribuyen como si no. Sin embargo, el empresario no se enfrenta a este problema. Si el empresario ve una oportunidad de beneficio, la aprovecha, presentando un hecho consumado a los consumidores. En el caso de un "bien público", por supuesto, el empresario tendrá que tomar primero medidas para asegurarse de que habrá fondos suficientes para sufragar los gastos y dejar un beneficio. Olson argumenta que, en el caso de los bienes públicos, si una persona de un grupo consume el servicio, entonces no es factible retenerlo de los demás. El empresario se esforzará por hacer frente a este reto reduciendo los costes de exclusión de los no contribuyentes hasta el punto en que los ingresos potenciales justifiquen la inversión. La viabilidad o inviabilidad de la exclusión no está predeterminada, sino que depende del funcionamiento del mercado. Si los mercados hasta ahora monopolizados por el gobierno se abrieran repentinamente al dominio del empresario, el número de bienes y servicios a los que se aplica la definición de Olson se reduciría drásticamente.

De hecho, la clave de la excluibilidad puede ser tan barata como obvia. Hemos visto cómo un simple anuncio de interrupción de la protección para los no contribuyentes podría funcionar en el caso de la defensa. La protección contra incendios probablemente caería en el mismo molde. Dejemos que una sola casa se incendie, con el cuerpo de bomberos privado y su aparato en el lugar pero negándose a apagar las llamas -todo porque el propietario no sólo no mantuvo a la empresa en su contrato, sino que también se negó a pagar un "precio especial de emergencia"- y dejemos que este evento sea ampliamente difundido por los medios de comunicación, y la protección contra incendios probablemente dejaría de ser, a partir de ese momento, un ejemplo de los bienes públicos de Olson.

LA HISTORIA DE LAS CARRETERAS PRIVADAS

Tal vez el argumento más contundente contra la tesis de la externalidad y los bienes colectivos aplicada a la provisión de carreteras sea el peso de la experiencia histórica en sentido contrario. Las carreteras se consideran hoy en día un caso paradigmático de bienes públicos, ya que se descarta la posibilidad de que sean explotadas por particulares. Sin embargo, antes de la última parte del siglo XIX, las carreteras privadas, las autopistas, las autovías, etc., desempeñaban un papel importante en el comercio mundial.

Las autopistas de propiedad privada eran la columna vertebral de la red de carreteras de Inglaterra en los siglos XVIII y XIX. Desgraciadamente, es difícil disponer de estadísticas exactas sobre este periodo. Sin embargo, dado que la formación de cada nueva autopista requería una ley específica del Parlamento, el número de estas leyes proporciona "una estimación bastante fiable, aunque aproximada, del progreso que se estaba produciendo".⁶² Según Jackman, el número de tales actos parlamentarios en toda Inglaterra en las dos décadas que van de 1751 a 1770 fue el doble del número aprobado durante los cincuenta años anteriores. En los condados del norte del Midland, el número pasó de 55 en el período anterior a 189 en el último. Y desde la primera mitad del siglo XVIII hasta el período de cuarenta años posterior a la mitad del siglo, hubo un aumento del 388 por ciento en el número de tales actos aprobados.⁶³ Y si las cifras de incremento porcentual son impresionantes, la base no lo es menos. Dice Sir Alker Tripp que "se calcula que se aprobaron más de mil Turnpike Acts entre 1785 y 1810, y que en total hubo más de cuatro mil actos de este carácter".⁶⁴

Desde la perspectiva de la historia, es difícil evitar la conclusión de que las autopistas privadas eran la norma. Por ejemplo, en opinión de Shorey Peterson:

Pero la historia muestra, si dos casos notables establecen una regla, que cuando las carreteras llegan a desempeñar un papel importante en el transporte, la visión de ellas en términos estrictamente colectivos se rompe tanto en la teoría como en la práctica. Así ocurrió en el siglo XVIII y principios del XIX, cuando el creciente comercio de la Revolución Industrial recurrió a las vías públicas para acelerar y abaratar los desplazamientos. Los gobiernos locales no pudieron hacerse cargo del tráfico y se crearon fideicomisos de autopistas de carácter casi privado para explotar comercialmente los descubrimientos de Telford y McAdam. Los peajes pueden parecer ofensivos según el uso habitual, pero había una lógica efectiva en la idea de que el servicio de carreteras, a diferencia de otras actividades básicas del gobierno, podría desarrollarse según las normas de inversión ordinarias y ser financiado por beneficiarios específicos, en lugar de por el público en general.⁶⁵

Si se contaran todas las pistas de tierra, los caminos embarrados, los pasajes estrechos y las rutas sinuosas, por supuesto, el kilometraje real de las carreteras públicas superaría con creces el de las autopistas. Jackman, citando dos informes históricos, calcula que en 1820

de una longitud total de alrededor de 125.000 millas de carretera, sólo un poco más de 20.000 millas, o aproximadamente, una sexta parte del total, era turnpike; e incluso en 1838 sólo había 22.000 millas de turnpike, mientras que la cantidad de carretera ordinaria se calculó en no menos de 104.770 millas.⁶⁶

Sin embargo, estas estadísticas son engañosas en cuanto a la importancia real del sistema de autopistas, ya que el kilometraje de las carreteras no es un producto homogéneo. Los kilómetros no pueden equipararse unos a otros. Por el contrario, algunos kilómetros están más estratégicamente situados, son de mejor calidad y soportan un tráfico más importante y valioso. Y en cada uno de estos aspectos, las autopistas (casi) privadas superan al sistema de carreteras públicas. En términos de ubicación estratégica, por ejemplo, Jackman nos dice que "los mayores centros industriales y comerciales en esta época [1838] estaban unidos por carreteras de giro prácticamente continuas".⁶⁷ En comparación, las zonas menos industrializadas del país estaban servidas por las carreteras parroquiales. Aunque éstas daban servicio a "grandes e importantes secciones" del país, el índice típico de industrialización y comercialización era menor allí. Además, las carreteras parroquiales, o públicas, en comparación con las autopistas, "estaban generalmente en mal estado".⁶⁸ Y, en cuanto a la calidad del tráfico, "los caminos de las autopistas fueron constantemente tratados por la legislatura bajo el supuesto de que el tráfico en ellos era más importante que el tráfico en una carretera ordinaria."⁶⁹

La primera experiencia americana de construcción de carreteras privadas coincidía totalmente con la de Inglaterra.⁷⁰ Respondiendo a la opinión de que la inversión individual en carreteras tendría que dejar paso a la inversión social o pública, Wooldridge decía lo siguiente

En la mayoría de las carreteras importantes del siglo XIX se dio exactamente la situación contraria. Entre 1800 y 1830, la inversión privada se volcó en miles de kilómetros de autopistas en Estados Unidos, a pesar del minúsculo rendimiento que obtuvo el capital, y cientos de empresas de autopistas construyeron carreteras que transportaban los ríos de emigración hacia el antiguo noroeste y los productos de los estados recién colonizados hacia el litoral. Durante el primer tercio del siglo, la construcción de las carreteras que eran el único medio de transporte y comunicación con la mayor parte del Oeste siguió siendo una función del capital privado. Una excepción ocasional, como la famosa Carretera Nacional que iba hacia el oeste desde Cumberland, Maryland, era una desviación de la norma.

La historia del abuelo de todas las compañías de autopistas, la Philadelphia and Lancaster Turnpike Corporation, constituida en 1792, tiene mucho en común con el resto. Pensilvania no deseaba, por principio, confiar su programa de construcción de carreteras a la empresa privada y, de hecho, había recurrido sin éxito a otros medios antes de constituir su primera compañía de autopistas. Esa fue la pauta en la mayoría de los estados en los que más tarde florecieron las compañías; a finales del siglo XVIII, los estados probaron con loterías, con el servicio de carreteras forzadas de los terratenientes locales, con la concesión de ayudas a las localidades e incluso con la oferta de grandes acres a los contratistas si construían carreteras hacia el interior. Todas estas medidas fracasaron, así como el recurso rutinario de recaudar impuestos y gastarlos en las carreteras de los estados. Ninguno de los planes de financiación de los estados podía empezar a suministrar el volumen de capital necesario para las mejoras que la gente exigía cada vez con más fuerza a medida que se desplazaba hacia el Oeste. Un economista podría haber dicho a los estados que si la gente necesitaba tanto las carreteras, debería ser sencillo recaudar suficientes impuestos para pagarlas, pero entonces, como ahora, la realidad política no siempre era propicia para los modelos económicos, sobre todo cuando la gente que utilizaba las carreteras a menudo lo hacía para salir de los estados. En vista del consenso duradero sobre la necesidad de carreteras financiadas públicamente que se desarrolló mucho antes de finales del siglo XIX, es un poco irónico que las compañías privadas de carreteras se hayan constituido sólo porque a los propios estados les resultó imposible reunir el capital suficiente para construir las carreteras que todo el mundo parecía querer.⁷¹

Aunque la primera parte del siglo XIX fue el apogeo de la construcción de carreteras privadas, se pueden encontrar esfuerzos similares mucho más tarde. La autopista Lincoln, por ejemplo, se construyó en el siglo XX.⁷² Aunque no era de propiedad privada, su impulso y gran parte de su financiación procedían de fuentes privadas. La idea de una carretera que atravesara los Estados Unidos fue presentada por primera vez por Carl Fisher en 1912 a un grupo de empresarios del sector del automóvil y afines, que, como podemos imaginar, tenían un interés inmediato y apremiante en la construcción de una autopista. Y hubo docenas de contribuciones privadas, incluyendo 300.000 dólares de Goodyear y 150.000 dólares de Packard, aunque estos fueron entregados a varios gobiernos estatales para la construcción real.

Además, si se considera que la existencia de externalidades es un impedimento para la construcción privada de carreteras, la existencia de ferrocarriles privados a lo largo de la historia de Estados Unidos debe contarse como prueba de lo contrario, ya que los efectos externos son prácticamente los mismos en los dos casos. Sin embargo, la existencia de externalidades nunca ha actuado como un obstáculo para la construcción de ferrocarriles privados. De hecho, en 1950, había unas 224.000 millas de vías férreas en funcionamiento⁷³, prácticamente todas de propiedad privada; esto es un amplio testimonio del hecho de que la existencia de las externalidades alegadas no ha interferido en la construcción de un importante kilometraje de ferrocarril.

CONCLUSIÓN

Por último, incluso si el argumento de la externalidad-bien público para la intervención gubernamental fuera correcto, sería problemático porque puede dar lugar fácilmente a abusos. Todo tipo de actividades estatales podrían, por los mismos motivos, ser exigidas por aquellos que abogan por un papel cada vez mayor del gobierno. Baumol advierte de ello cuando dice

La presencia de efectos externos y otros motivos para una mayor intervención gubernamental no tiene por qué constituir una licencia para que burócratas de poca monta y otros impongan su visión de la virtud y el buen vivir a un público recalcitrante.⁷⁴

El problema es, por supuesto, que muchas operaciones gubernamentales, supuestamente justificadas por motivos de bienes públicos, no implican realmente externalidades, incluso en opinión de los defensores de este punto de vista. Dice Peterson, por ejemplo:

Pero el gobierno no se limita a actividades que son puramente de este tipo [bienes colectivos o públicos], o, necesariamente, incluso aproximadamente de este tipo. Por diversas razones, puede entrar, y a menudo lo hace, en campos en los que los principios de la economía privada pueden operar, y lo hacen, en su totalidad o en un grado considerable. Esto sucede cuando un gobierno se compromete a suministrar agua o gas o electricidad o un servicio de ferrocarril urbano o de autobuses, cuando comercializa productos forestales o minerales del dominio público, o incluso cuando presta un servicio postal.⁷⁵

Peterson bien podría haber incluido el suministro de carreteras en este sentido. Savas plantea un punto diferente pero relacionado:

Los bienes públicos son pagados adecuadamente por el público en general, ya que sus beneficios no pueden ser cargados a los consumidores individuales o a pequeños grupos colectivos. Sin embargo, a partir de esta disposición razonable, es fácil saltar a la implicación injustificada de que los bienes públicos pagados por el público a través de los pagos al recaudador de impuestos públicos deben ser proporcionados al público por un organismo público a través de empleados públicos. No hay ninguna razón lógica para que el modo de pago guarde relación alguna con el modo final de entrega de los bienes colectivos.⁷⁶

Aquí, de nuevo, nos encontramos con que el gobierno, aparentemente basando sus acciones en los argumentos "científicos" de las externalidades, de alguna manera sobrepasa estos límites. Y sabemos que esta tendencia es generalizada. El gobierno moderno ha llevado a cabo una miríada de tareas no relacionadas con el argumento del bien colectivo (o cualquier otro argumento que hayamos discutido aquí), como ha indicado Peterson. Como sugiere Savas, incluso cuando el argumento de los bienes colectivos se aplica, la consiguiente participación del Estado sobrepasa monumentalmente los límites establecidos por él. ¿En cuántos casos el gobierno limita sus actividades simplemente a garantizar la producción del bien? Por el contrario, en el sector del transporte, como en muchos otros, el gobierno ha asumido la prestación directa del servicio por un organismo público, a través de empleados públicos.

Ante esta situación, cabe preguntarse por el papel que desempeña el argumento de los bienes colectivos. ¿Es, como sostienen implícitamente sus partidarios, una defensa intelectualmente sólida de las actividades gubernamentales? ¿O no es más que una apología de programas que se habrían emprendido independientemente de la disponibilidad del argumento y que, de hecho, se iniciaron mucho antes de que se concibiera el argumento?

*Este capítulo se publicó por primera vez como "Public Goods and Externalities: The Case of Roads", *Journal of Libertarian Studies* 7, n° 1 (primavera de 1983): 1-34. El autor desea expresar su agradecimiento a Charles G. Koch y a Edward H. Crane III del Cato Institute, sin cuyos esfuerzos este trabajo no podría haberse realizado, y a Brian Summers de la Foundation for Economic Education por sus útiles sugerencias.

1 Las externalidades suelen separarse en economías externas (externalidades positivas) y deseconomías externas (externalidades negativas). Aunque la mayoría de los economistas las consideran prácticamente iguales (es decir, como meras caras opuestas de una misma moneda), en nuestra opinión las externalidades positivas y negativas son conceptualmente diferentes y necesitan un tratamiento separado. Véase Murray N. Rothbard, "Law, Property Rights, and Air Pollution", *Cato Journal* 2, n° 1 (primavera de 1982): 55-99. Reimpreso en *Economics and the Environment: A Reconciliation*, Walter Block, ed. (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1990).

2 Robert Haveman, *The Economics of the Public Sector* (Nueva York: John Wiley and Sons, 1970), p. 25. Robert Bish y Robert Warren, "Scale and Monopoly Problems in Urban Government Services", *Urban Affairs Quarterly* 8, n° 1 (septiembre de 1972): 97-122, definen los bienes públicos en términos de excluibilidad: "Los bienes públicos o colectivos en la terminología económica son 'no empaquetados'; es decir, en principio, nadie puede ser excluido de su consumo".

3 Michael R. Bonavia, *The Economics of Transport* (Londres: Cambridge University Press, 1954), pp. 48-49. Consideremos también esta afirmación:

El transporte casi siempre implica externalidades bastante fuertes de un tipo u otro, de modo que la operación privada no subvencionada implica necesariamente precios más altos, para alcanzar el equilibrio, que los que conducirían a la utilización más eficiente de las instalaciones. (correspondencia privada, 6 de septiembre de 1977, de William Vickrey al presente autor)

4 Véase Murray N. Rothbard, *Man, Economy and State: A Treatise on Economic Principles*, 2 vols. (Princeton, N.J.: D. Van Nostrand, 1962), p. 883. También, Walter Block, "On Value Freedom in Economics", *The American Economist* 19 (primavera, 1975).

5 Siempre que el gobierno compete en el mercado, tiene un efecto paralizante sobre la inversión privada en ese ámbito, ya que el gobierno puede cubrir sus pérdidas con los ingresos fiscales, y una empresa de mercado no puede hacerlo. En este documento asumimos la plausibilidad de un mercado privado en la construcción de carreteras. Para más información, véase Walter Block, "Free-Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979): 209-38, reimpreso en el presente volumen como capítulo 1.

6 W.T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England* (Cambridge: Cambridge University Press, 1916), p. 261.

7 Citado en William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970), p. 129.

8 Gabriel Roth, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Inglaterra: Penguin, 1967), pp. 20-21.

9 Desgraciadamente, Roth se contradice varias páginas después. Aunque no está dispuesto a aceptar la implicación de que el gobierno se involucre en la producción de todos los "bienes y servicios intermedios", afirma "Como las carreteras benefician a los no automovilistas al proporcionar instalaciones para los peatones y los ciclistas, y el acceso a propiedades de diferentes tipos... hay un caso lógico para cobrar a los no automovilistas por el uso de las carreteras" (*ibid.*, p. 43). No habría ningún problema para Roth si los no-motores por los que aboga como responsables de los peajes se limitaran a los ciclistas y peatones. Aunque ciertamente son no motoristas, no es menos cierto que estos dos grupos sí utilizan las carreteras. Sin embargo, esta interpretación no es suficiente, ya que Roth plantea este punto específicamente para justificar los impuestos sobre la propiedad como fuente de financiación de las carreteras. Pero los impuestos sobre la propiedad los pagan los propietarios, que no deben confundirse con los automovilistas, los peatones o los ciclistas (aunque es evidente que hay un solapamiento). Al basar las tasas de las carreteras en la propiedad, Roth utiliza el mismo argumento de externalidad que antes parecía rechazar.

10 Shorey Peterson, "The Highway from the Point of View of the Economist", en Jean Labatut y Wheaton J. Lane, editores, *Highways in Our National Life: A Symposium* (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1950), p. 196. Véase también Herbert Mohring, "Urban Highway Investments", en Robert Dorfman, ed., *Measuring Benefits of Government Investments* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1965). Mohring afirma que "los argumentos estéticos, humanitarios y otros 'beneficios no comerciales' que suelen utilizarse para justificar las subvenciones a ámbitos como la educación, la investigación y las artes parecen aplicarse poco al transporte" (pp. 231-32).

11 William J. Baumol, "Urban Services: Interactions of Public and Private Decisions", en Howard G. Schaller, ed., *Public Expenditure Decisions in the Urban Community* (Baltimore, Md.: Johns Hopkins Press, 1963), p. 8.

12 Para el mismo error lógico, aunque presentado con una ligera variación de énfasis, véase George M. Smerk, "Subsidies for Urban Mass Transportation", *Land Economics* 41 (febrero): 65, donde afirma

Abundan las economías externas derivadas de la provisión de transporte. En otras palabras, hay muchas ganancias y costes que no son realizados en términos pecuniarios por la empresa en cuestión, ya que por su propia naturaleza el transporte confiere beneficios sustanciales a los no usuarios. ... Suponiendo que el funcionamiento del transporte público refleje los intereses generales del público, la producción del transporte parece más justificada si se orienta hacia un punto de igualdad entre los costes y los beneficios sociales, en lugar de la estricta y única adhesión a las fuerzas del mercado expresadas en términos puramente pecuniarios. (p. 63)

Sin embargo, suponiendo que el funcionamiento de los tiovivos refleje los intereses generales del público, y suponiendo también, como es el caso, que estos mecanismos también están repletos de beneficios externos, ¿se deduce que la producción de los tiovivos parece, por lo tanto, más justificadamente orientada a la empresa pública que a la privada? Si es así, parece que no hay nada que no se pueda reclamar para el funcionamiento del gobierno.

13 Sería coherente, aunque carente de sentido, aceptar el argumento de la externalidad a favor del monopolio gubernamental de las carreteras, y la nacionalización de todas las demás industrias en las que también existen externalidades. Sin embargo, para las posiciones opuestas, el lector puede consultar *The Road to Serfdom* (Chicago: University Chicago Press, 1944) y *Collectivist Economic Planning* (Clifton, N.J.: Augustus M. Kelley, 1975) de F.A. Hayek, y tres libros de Ludwig von Mises, *Bureaucracy* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1969), *Planning for Freedom* (South Holland, Ill.: Libertarian Press, 1974), y *Human Action*, 3rd ed. (Chicago: Henry Regnery, 1966).

14 Roth, *Paying for Roads*, p. 34. Haveman, *The Economics of the Public Sector*, p. 34, escribe lo siguiente cuando el siguiente semicamión entra en la autopista con el efecto de retrasar su llegada y la de todos los demás conductores de la autopista, usted y sus compañeros son objeto de un coste indirecto. Es característico que... la persona perjudicada soporte "costes" identificables por los que no es compensada. Además, ... esta persona estaría dispuesta a pagar algo para evitar soportar el coste indirecto.

15 A.A. Walters, "The Theory and Measurement of Private and Social Cost of Highway Congestion", *Econometrica* (octubre de 1968): 11.

16 Si el gobierno cobrara un precio por el uso de las autopistas, esa tasa de usuario podría disuadir de la congestión y llevar a los automovilistas, en efecto, a tener en cuenta los costes de congestión que imponen a los demás. Para un análisis de por qué un sistema de carreteras de propiedad privada es preferible incluso a un mecanismo de tarificación gubernamental, véase Block, "Free-Market Transportation: Denationalizing the Roads", capítulo 1 de este volumen.

17 David M. Winch, *The Economics of Highway Planning* (Toronto: University of Toronto Press, 1963), p. 130, por ejemplo, pide "impuestos destinados a recuperar de los propietarios los costes de la carretera atribuibles al tráfico que ha conferido beneficios a esa propiedad".

18 Puede que no pueda o ni siquiera quiera comprar todos los terrenos que puedan beneficiarse de su construcción, pero esto no afectará a la viabilidad de las carreteras privadas más de lo que la llegada de los helicópteros, capaces de ver incluso por encima de las vallas más altas, arruinará la posibilidad de un mercado privado de películas al aire libre.

19 Norman L. Cooper, *Urban Transportation: An Answer* (Bloomington: Bureau of Business Research, Indiana University, 1971), p. 23.

20 O.H. Brownlee y Walter W. Heller, "Highway Development and Financing", *American Economic Review* (mayo de 1956): 236.

21 William D. Ross, "Comment", en *ibidem*, p. 257.

22 Para la mayoría de los hombres, es decir. A los ojos de las mujeres competitivas, de los homosexuales, tal vez, y de los estrictos clérigos fundamentalistas, presumiblemente, es todo menos eso. (Más adelante trataremos la cuestión de que la carne de un hombre es el veneno de otro).

23 Incluso esta externalidad puede ser interiorizada por el mercado siempre vigilante y atento. Para ver un relato de cómo lo consigue la dirección del restaurante Maxwell's Plum, en la ciudad de Nueva York, véase *New York Magazine*, marzo de 1978, y para un relato similar sobre el restaurante Sardi's, véase *United Magazine*, noviembre de 1982.

24 George M. Smerk, *Urban Transportation: The Federal Role* (Bloomington: Indiana University Press, 1965), p. 230, escribe: "Como el público en general se beneficia de una mayor oferta de transporte de todo tipo, los ingresos fiscales del público en general pueden utilizarse con justicia para compensar las pérdidas".

25 O hacer cualquier otra cosa, sea cual sea, que pueda interpretarse teóricamente como un beneficio para el free rider. Recordemos que no se ha demostrado que el free rider deba admitir ser un beneficiario. Smerk y otros autores han estado dispuestos a asumir simplemente que el público en general se beneficia de una mayor oferta de transporte.

26 Murray N. Rothbard, *Man, Economy, and State: A Treatise on Economic Principles* (Princeton, NJ.: D. Van Nostrand, 1962), pp. 888-89; énfasis añadido.

27 Z. Haritos, "Theory of Road Pricing", *Transportation Journal* (primavera, 1974): 54.

28 Paul A. Samuelson, "Diagrammatic Exposition of a Theory of Public Expenditure", *Review of Economics and Statistics* (noviembre de 1955): 350.

29 *Ibid.*

30 Sobre este punto, véase Stephen Enke, "More on the Misuse of Mathematics in Economics: A Rejoinder", *Review of Economics and Statistics* (mayo de 1955): 131-33; Julius Margolis, "A Comment on the Pure Theory of Public Expenditure", *Review of Economics and Statistics* (noviembre de 1955): 247-49; y Charles M. Tiebout, "A Pure Theory of Local Expenditures", *Journal of Political Economy* (octubre de 1957): 417.

31 Rothbard, *Man, Economy, and State*, p. 884.

32 *Ibidem*, p. 885.

33 Esto no pretende ser un resumen exhaustivo de un mercado libre de servicios de defensa. Tal tratamiento nos llevaría mucho más allá del alcance de este documento, pero el lector interesado puede consultar Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nueva York: Macmillan, 1973), caps. 11, 13; y *idem*, *Power and Market* (Menlo Park, Calif.: Institute for Humane Studies, 1970), cap. 1; así como Wooldridge, *Power and Market*. 1; así como Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man*, chap. 6.

34 Bish y Warren, "Scale and Monopoly Problems in Urban Government Services", p. 100.

35 Para ejemplos de la excludibilidad de los usuarios de las carreteras, véase Haritos, "Theory of Road Pricing", pp. 55-56.

36 Tiebout, "A Pure Theory of Local Expenditures", p. 417; énfasis añadido.

37 Paul A. Samuelson, "The Pure Theory of Public Expenditure", *Review of Economics and Statistics* (noviembre de 1954): 388-89.

38 E.S. Savas, "Municipal Monopoly vs. Competition in Delivering Urban Services", en Willis D. Hawley y David Rogers, eds., *Improving the Quality of Urban Management*, vol. 8: *Urban Affairs Annual Review* (Beverly Hills, Calif.: Sage Publications, 1974): 483.

39 Haveman, *The Economics of the Public Sector*, pp. 42-43.

40 Samuelson, "Diagrammatic Exposition of a Theory of Public Expenditure", p. 351.

41 *Ibidem*, p. 352.

42 Rothbard, *Man, Economy, and State*, pp. 15-16. Véase también John V. Krutilla, "Welfare Aspects of Benefit Cost Analysis", en Howard G. Schaller, ed. *Public Expenditure Decisions in the Urban Community* (Baltimore, Maryland: Johns Hopkins Press, 1963), p. 227 y Edward F. Renshaw, "The Economics of Highway Congestion", *Southern Economic Journal* (abril de 1962): 374. Winch, *The Economics of Highway Planning*, p. 38 escribe que "a menos que hagamos alguna suposición sobre las comparaciones interpersonales [de utilidad], la economía no puede ofrecer ninguna ayuda en problemas de política como el de la planificación de carreteras".

43 Mohring, "Urban Highway Investments", p. 231.

44 Herbert D. Mohring y Mitchell Harwitz, *Highway Benefits* (Evanston, Ill.: Northwestern University Press, 1962), p. 7.

45 Smerk, *Urban Transportation*, p. 236.

46 *Ibidem*, p. 241.

47 Véase Bruno Leoni y Eugenio Frola, "On Mathematical Thinking in Economics", *Journal of Libertarian Studies* 1, n° 2 (primavera, 1977): 101-10; Mises, *Human Action*, pp. 107-15, 350-52; y Rothbard, *Man, Economy, and State*, pp. 277-80.

48 Mises, *Human Action*, pp. 107, 110.

49 *Ibidem*, pp. 94-95.

50 Rothbard, *Man, Economy, and State*, p. 890, se pregunta

por qué misterioso proceso saben los críticos que los receptores [de los beneficios externos] habrían querido comprar el "beneficio".

Nuestra única manera de conocer el contenido de las escalas de preferencias es verlas reveladas en elecciones concretas. Dado que la elección concreta fue no comprar el beneficio, no hay justificación para que personas ajenas afirmen que la escala de preferencias de B era "realmente" diferente de lo que se reveló en sus acciones.

51 D. Netter, "Toll Roads and the Crisis in Highway Finance", *National Tax Journal* 5, n° 2 (junio de 1952): 109.

52 Rothbard, *Man, Economy, and State*, p. 643.

53 Samuelson, "Diagrammatic Exposition of a Theory of Public Expenditure", pp. 350-55. Tampoco sirve el intento de reformulación de Tiebout: "Una alternativa definitiva a la de Samuelson podría ser simplemente que un bien público es aquel que debería producirse, pero para el que no hay un método factible de cobrar a los consumidores" (Tiebout, "A Pure Theory of Local Expenditures", p. 417). Podemos preguntar a Tiebout (y también a Samuelson) cómo podemos saber que los consumidores valoran realmente un bien para el que no tienen forma de registrar una demanda. Si no hay un método factible de cobrar a un consumidor, entonces éste nunca podrá dar a conocer sus deseos.

54 No es el momento de exponer las dificultades generales del análisis de las curvas de indiferencia. Sin embargo, cabe señalar que es imposible revelar la indiferencia a través de los procedimientos habituales de mercado de compra o venta. Por lo tanto, una economía basada en la opinión de que las ordenaciones de las preferencias sólo se ven en la acción humana debe rechazar por completo el análisis de las curvas de indiferencia. Para una exposición completa de este punto, y un descrédito general de la indiferencia como categoría económica, véase: Rothbard, *Man, Economy, and State*, pp. 265-67; y Walter Block, "On Robert Nozick's 'On Austrian Methodology'", *Inquiry* 23 (Fall 1980): 422-37.

55 Mancur Olson, Jr., *The Logic of Collective Action* (Nueva York: Schocken Books, 1965), p. 2.

56 *Ibidem*, p. 6.

57 *Ibidem*, p. 11.

58 *Ibidem*, p. 94.

59 *Ibidem*, p. 14.

60 Oficina del Censo de Estados Unidos, *Statistical Abstract of the United States*, 1976. (Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1976).

61 Para una excelente exégesis de la importancia del empresario, véase Israel Kirzner, *Competition and Entrepreneurship* (Chicago: University of Chicago Press, 1973).

62 Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*, p. 233.

63 *Ibidem*, pp. 233-34.

64 Sir Alker Tripp, "The History of the Modern Highway in England", en *Highways in Our National Life: A Symposium*, Jean Labatut y Wheaton J. Lane, eds. (Princeton, N.J.: Princeton University Press, 1950), p. 43. Según Sidney y Beatrice Webb, *English Local Government* (Nueva York: Longmans, Green, 1922), pp. 155-59, las carreteras de peaje, o turnpikes, ya estaban en funcionamiento en 1662 y 1670, pero no alcanzaron una frecuencia modesta hasta 1691. Sin embargo, el primer ejemplo histórico del que se tiene constancia parece ser muy anterior: "Parece que en 1267 se dio autoridad para cobrar un peaje en el señorío de Gloucestershire" (*ibid.*, p. 157).

65 Peterson, "The Highway from the Point of the Economist", pp. 192-23.

66 Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*, p. 234. Los dos informes que cita son "Report from the Committee of the House of Commons to Consider Acts Regarding Turnpikes, Roads, and Highways, 1821" y "Report of the Royal Commission on the State of the Roads, 1840". Los Webbs apoyan a grandes rasgos estas estimaciones al afirmar que los Turnpike Trusts administraban 23.000 millas de carreteras en 1835. Añaden el hecho de que, en el mismo año, 1.100 Turnpike Companies recaudaban colectivamente unos ingresos anuales de más de 1,5 millones de libras esterlinas y tenían una deuda de 7 millones de libras. Webb y Webb, *English Local Government*, p. 152.

67 Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*, p. 234.

68 Brit. Mus., T. 1157 (4), "Highways Improved", p. 2, citado en *ibid.*

69 Joshua Scholefield y Archibald W. Cockburn, eds., *Pratt and MacKenzie's Law of Highways*, 18ª ed. (Londres: Butterworth, 1932), p. 467, citado en Tripp, "The History of the Modern Highway in England", p. 43.

70 Véase también Bonavia, *The Economics of Transport*, p. 53, sobre la experiencia italiana con las carreteras privadas, o autostrade.

71 Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man*, pp. 129-30; énfasis añadido.

72 Véase *The Lincoln Highway* (Lincoln Highway Association; Nueva York: Dodd, Mead, 1935).

73 Oficina del Censo de Estados Unidos, *Statistical Abstract of the United States*, 1976, p. 604.

74 Baumol, "Urban Services: Interactions of Public and Private Decisions", p. 14. 75 Peterson, "The Highway from the Point of the Economist", p. 192.

76 Savas, "Municipal Monopoly vs. Competition in Delivering Urban Services", p. 483.

CAPÍTULO 4

Teorías sobre la seguridad vial

El historial de seguridad en las carreteras de Estados Unidos es lamentable, ya que cada año pierden la vida unas 50.000 personas y otras 2.000.000 se ven implicadas en accidentes graves. Este fenómeno ha suscitado una respuesta por parte de la comunidad de las ciencias sociales: tratar de encontrar las causas y, por tanto, las curas. La dificultad, sin embargo, es que todos esos intentos se han visto empañados por un gran defecto: la creencia de que, sea cual sea la causa del problema, hay una cosa que no es responsable: los actuales acuerdos institucionales por los que la seguridad vial y de las calles es responsabilidad del sector público. Se cuestiona este punto de vista y se presenta un escenario alternativo de propiedad privada de las carreteras. Sobre la base de este modelo, se discuten varios intentos de explicación y curas implícitas para las muertes y accidentes en las carreteras. En concreto, se analiza la afirmación de que una parte importante de la responsabilidad puede recaer en los fabricantes de vehículos de carretera. Una de las falacias de este argumento es ignorar el hecho de que la industria privada de inspección de carreteras ha sido nacionalizada. Se consideran las críticas de los naderistas a la NHTSA y se rechazan las recomendaciones políticas basadas en este análisis.

El interés actual por la desregulación y la privatización se manifiesta en las ciencias sociales. Hasta ahora, este interés se ha referido a la desregulación de las líneas aéreas y a la sustitución de los servicios municipales de saneamiento por alternativas privadas.

Una empresa más ambiciosa en este sentido es la sustitución de la propiedad y la gestión de las carreteras y autopistas, de carácter privado u orientado al mercado, por los acuerdos institucionales actuales, en los que dichas tareas, derechos y responsabilidades se conceden al sector público.

La sustitución de la propiedad y la gestión privada de las carreteras por la pública debe distinguirse de otra posición teórica, la que aboga por que los actuales gestores de las carreteras del sector público introduzcan sistemas de carga máxima u otros sistemas de tarificación normalmente asociados al mercado. Hay una gran diferencia entre estas dos propuestas. En el primer caso, las autopistas se entregarían a empresarios privados y los nuevos propietarios decidirían qué tipo de mecanismo de tarificación instituir.^{1,2} En el segundo caso, las distintas autoridades viales continuarían con su gestión global, pero se limitarían a introducir algún tipo de sistema de tarificación por coste marginal para el uso de las carreteras.³

En este capítulo, sólo se considera implícitamente un argumento a favor de tal cambio: que tal sustitución mejoraría las normas de seguridad con las que funciona actualmente el sistema de carreteras y calles. Para ello, se considera una teoría de la seguridad vial relativa al mal funcionamiento de los vehículos desde un punto de vista que sostiene que la propiedad privada de las carreteras es una alternativa factible al sistema actual.

La tesis de este capítulo es que el pésimo historial de seguridad de las carreteras se debe a la ausencia de un mercado libre en la provisión y gestión de las carreteras. Bajo el statu quo, no hay competencia, es decir, no hay incentivos financieros para instar a los gestores a controlar los accidentes. (Los burócratas no pierden dinero cuando aumenta la tasa de mortalidad, ni el gestor de la carretera es recompensado, como en la empresa privada, si se produce un descenso de los accidentes).

Esta falta de incentivos no ha pasado del todo desapercibida para el establishment de las carreteras. Por ejemplo, Kreml, miembro del Grupo de Trabajo del Presidente sobre Seguridad Vial, pide al gobierno que

Establecer un sistema de incentivos que relacione la ayuda federal con alguna medida general de mejora de la seguridad. Con este sistema, cada estado podría recibir de los fondos federales pagos de incentivos por la reducción de muertes... accidentes... etc.⁴

Aunque, en cierto sentido, esto sería una mejora en comparación con el sistema actual, paradójicamente es un paso en la dirección equivocada. Porque lo que necesitamos no es una mejora superficial del sistema de gobierno, sino una renovación básica. Es cierto que la sugerencia de Kreml puede tener algunos efectos beneficiosos, pero depende del sistema de gestión que nos ha llevado a la crisis actual y lo afianzaría aún más. Además, está repleta de problemas.

En primer lugar, y el más importante, no sería un sistema de incentivos acorde con el que ofrece el mercado. Las recompensas y sanciones financieras no serían automáticas como resultado de un proceso de mercado en curso. Más bien, el Congreso tendría que actuar y presumiblemente delegaría esta responsabilidad en otra oficina gubernamental. Así, nacería un nuevo núcleo de burócratas cuyo trabajo consistiría en repartir los pagos de los incentivos reales a los estados que mostraran más mejoras.

En segundo lugar, el consumidor no participa en el proceso. En este plan no hay ni siquiera un indicio de que el comprador de servicios de carreteras pueda, a través de sus decisiones de consumo, afectar a los planes de los gestores de carreteras. En el plan de Kreml, el pago de incentivos va a parar al gobierno estatal, no a los particulares. Pero, ¿puede la perspectiva de que el gobierno estatal reciba los millones de dólares adicionales elevar la moral y el apoyo de los empleados encargados de la seguridad en las carreteras hasta el grado necesario para hacer serios avances en las estadísticas de muertes?

En tercer lugar, ¿por qué el plan debería recompensar una reducción de la tasa de accidentes? Kreml pide específicamente que se relacionen los pagos de incentivos con la mejora de la seguridad. Esto dista mucho de la pauta que suele darse en el mercado.

El problema básico del pensamiento de las autoridades viales es el enfoque que han adoptado. Ignoran la posibilidad de emplear los incentivos empresariales habituales para minimizar los accidentes en las carreteras, y en su lugar tienen una preocupación abrumadora por las consideraciones objetivas. Reacios a considerar el potencial empresarial porque sólo ven viables las instituciones gubernamentales para la gestión de las carreteras, los profesionales del ámbito de la seguridad se concentran en los medios físicos a través de los cuales se pueden reducir las tasas de mortalidad y no en los elementos subjetivos necesarios para movilizar los factores objetivos con este fin.

Un breve estudio de la literatura muestra que estas condiciones objetivas se suelen enumerar bajo tres epígrafes: el vehículo, el conductor y la carretera. Por ejemplo, Campbell⁵ cita al conductor, la carretera y el vehículo como causas de los accidentes e implora que "nos movamos en los tres frentes". Oí afirma lo siguiente:

En la bibliografía sobre investigación de accidentes, las "causas" de los mismos suelen clasificarse en tres apartados: el huésped, el agente del accidente y el entorno. Las lesiones en la pista de esquí son "causadas" por (1) las acciones imprudentes y el estado físico del esquiador, (2) el diseño y el estado del equipo de esquí, y (3) las características de la pista y la nieve.⁶

En este caso, el anfitrión y el esquiador se consideran fácilmente como el conductor; el agente del accidente o el equipo de esquí, como el vehículo; y el entorno o la pendiente, como la carretera.

Hay que subrayar que esta división no tiene nada de malo -si se utiliza como herramienta de organización- siempre que no se borre la naturaleza esencial del problema (el incentivo empresarial). La dificultad de la división de la seguridad vial en conductor, vehículo y carretera es que ignora y enmascara la verdadera solución. A menos que los elementos físicos, junto con los incentivos financieros, los motivos y los propósitos, se analicen a través de una perspectiva que haga del espíritu empresarial su principal objetivo, no se encontrará una solución al problema.⁷ El principal inconveniente de la literatura sobre seguridad es que simplemente no hay espacio en el análisis para el único acuerdo institucional que hace del espíritu empresarial su pieza central: el libre mercado. Sólo las soluciones gubernamentales entran en el ámbito de este análisis.

Una manifestación de esta mentalidad es la división de la profesión en "vehiculistas", "conductores" y "vialistas", donde cada facción insiste en que su ámbito es el más importante y la clave para la solución del problema de la seguridad.

Nader, quizás el más conocido de los "vehiculistas", afirma lo siguiente

Durante décadas, la explicación convencional preferida por el establecimiento de la seguridad del tráfico e insinuada en las leyes, con el respaldo de la industria del automóvil y sus aliados, fue que la mayoría de los accidentes son causados por conductores díscolos que ipso facto causan la mayoría de las lesiones y muertes. . . . Su enfoque no sólo no era científico en lo que respecta a los conductores, sino que desviaba convenientemente la atención de las innovaciones ya disponibles o fácilmente realizables que podrían incorporarse al diseño de los vehículos y de las carreteras para minimizar la probabilidad de una colisión y reducir la gravedad de las lesiones en caso de que se produjera.⁸

Un problema que preocupa especialmente a Nader es la presencia de peligrosos adornos en el capó de los automóviles.⁹ Aún más irritante para él es la falta de acción de la NHTSA para aliviar este problema a finales de los 60 y principios de los 70.

Otro problema relacionado con los vehículos es la falta de conformidad de las dimensiones de las cabinas de los camiones con las variaciones del tamaño del cuerpo humano. Se acusa a las técnicas de la cadena de montaje de que el espacio para los brazos y las piernas se puede construir con un solo conjunto de especificaciones. Pero esto significa que los conductores más altos y más bajos se sentirán incómodos e incapaces de reaccionar a las condiciones de la carretera de forma óptima y segura. afirma McFarland:

Los espacios libres eran a menudo inadecuados; en un modelo, el 40% de los conductores más bajos podía meter la rodilla bajo el volante al levantar el pie hacia el pedal del freno. En otro, este espacio era tan pequeño y el cambio de marchas estaba tan cerca del volante que el 15% de los conductores más altos no podía levantar el pie hacia el pedal del freno, inclinando la rodilla hacia el lado del volante, sin alejar primero el nivel de la marcha.¹⁰

Se ha permitido la presencia de neumáticos de calidad inferior en las carreteras del país, lo que ha contribuido a la siniestralidad. afirma Sherril:

Los fallos de los neumáticos y de los frenos son las principales causas de los accidentes de camiones por fallos mecánicos, y dos tercios de los fallos de los neumáticos son reventones en la parte delantera. Incluso con neumáticos nuevos, la mayor carga frontal supone un riesgo adicional de reventón. Con los recauchutados, el riesgo es mucho mayor; pero la burocracia federal del transporte, a pesar de las reiteradas peticiones de los conductores para que se dicte una norma, no ha prohibido los recauchutados en el eje de dirección.¹¹

Otro aspecto del vehículo que podría contribuir a la seguridad, pero que con demasiada frecuencia no lo hace, es la matrícula. Si se construyera con material reflectante,¹² podría reducir la probabilidad de colisiones por detrás por la noche.

Por lo tanto, ¿cómo es que empresas privadas, como General Motors (adornos en el capó), empresas privadas de transporte (neumáticos recauchutados) y constructores de camiones (dimensiones inadecuadas de la cabina), han sido responsables de contribuir a la tasa de accidentes? El único elemento mencionado anteriormente que no es culpa del mercado son las placas de matrícula no reflectantes, que son claramente responsabilidad de las autoridades estatales, no de las empresas privadas.

Supongamos, en aras del argumento, que todas estas acusaciones son objetivamente correctas. Los argumentos a favor del mercado no se arruinan si algunos, muchos o incluso todos los participantes han cometido errores. Cualquier ejemplo real de un mercado libre en acción tendrá que consistir exclusivamente en seres humanos falibles. Por ello, la sorpresa no es que se cometan errores, sino que sean pocos en comparación con el ilimitado potencial humano de error. El mercado aún puede justificarse en términos de minimizar el error, no de erradicarlo, en los casos del recauchutado de neumáticos y de las especificaciones de las cabinas de los camiones, cuando se compara con métodos alternativos de control.

Pero, ¿qué pasa con los organismos públicos responsables de la mala praxis? Si se asume que las acusaciones citadas anteriormente son sustancialmente correctas, entonces los organismos públicos (por ejemplo, la NHTSA) también deben ser considerados responsables. Y aquí la explicación de la fragilidad humana no será suficiente. Porque los organismos reguladores carecen de la red de seguridad de la competencia del mercado. Si una flaquea, no es necesario que surjan otras para ocupar su lugar.

Sin embargo, la acusación de Nader sobre los ornamentos de las capuchas no puede responderse de esta manera. De nuevo, en el supuesto de que estos adornos sean realmente perjudiciales para los peatones, no se puede suponer que las fuerzas del mercado generen una tendencia a su eliminación. Esto se debe a que, por definición, los adornos no perjudicarán al comprador del automóvil, al conductor o a su familia; a lo sumo, pueden resultar perjudiciales para las personas ajenas, es decir, los peatones.

Sin embargo, no se puede concluir que el mercado sea incapaz de registrar los deseos de los peatones, es decir, de los terceros en la compra de un automóvil.¹³ Parece incapaz de hacerlo, pero esto se debe a que la propiedad de la vía pública ha excluido una parte vital del mercado: la propiedad de la calle.

El propietario de un centro comercial (es el análogo actual más cercano a las calles privadas) debe preguntarse:

¿Puedo ganar más dinero permitiendo la entrada de automóviles con posibles adornos peligrosos en el capó, o se pueden maximizar los beneficios prohibiéndolos? Si los prohíbo, seré boicoteado, en cierta medida, por los propietarios de los coches infractores, pero patrocinado, quizá en mayor medida, por quienes temen estas protuberancias. Si las permito, las reacciones serán idénticas, pero en sentido contrario.

En el mercado, las decisiones (quizá diferentes) de miles de propietarios de calles y carreteras determinarán si los adornos en el capó se quedan o se van. Si la decisión mayoritaria es que los adornos son un peligro importante, los propietarios de las vías privadas cobrarán más por su uso o los prohibirán por completo. En cualquiera de los dos casos, a los fabricantes de automóviles les convendrá descartarlos. Tal vez se pueda concluir de la ausencia de prohibición de los adornos del capó por parte de fuentes privadas -aparcamientos, centros comerciales, etc.- que no son tan peligrosos como cree Nader. Pero incluso si el ornamento del capó no es un buen ejemplo de un peligro real, el mismo análisis puede utilizarse para mostrar cómo, en plenas condiciones de mercado, la aplicación de la seguridad puede seguir teniendo lugar.

Pero muchos accidentes se producen en relación con otros vehículos. Los adornos del capó no son más que un ejemplo de este fenómeno; otros ejemplos en los que un vehículo implica a otros en accidentes son cuando las luces largas de un automóvil interfieren en la visión del conductor de otro; cuando la parte trasera de un automóvil está mal iluminada, de modo que el conductor de otro no puede verlo a tiempo; y cuando un reventón o un fallo de los frenos o un volantazo de un automóvil provocan un choque con otro.

Sólo el gestor de las carreteras, y no el fabricante original del automóvil, está en condiciones de paliar este tipo de problemas. Pero el gobierno, al hacerse con el monopolio de la gestión de las carreteras, no ha garantizado adecuadamente al público que los vehículos permitidos en la carretera cumplan unas normas mínimas de seguridad.

Los economistas austriacos llevan mucho tiempo enseñando que el capital, lejos de ser una entidad homogénea, en la que cualquier trozo podría encajar por igual con cualquier otro, es en realidad muy diferenciado y heterogéneo. Para funcionar eficazmente, el capital debe encajar en un delicado entramado, en el que cada pieza está en condiciones de apoyar y hacer efectivas todas las demás.^{14,15}

Pero también el trabajo se ajusta al mismo principio. El establishment de la seguridad automovilística no se ha dado cuenta de que se ha prohibido toda una profesión complementaria a la fabricación de automóviles.

El ámbito complementario a la fabricación de automóviles en cuanto a la certificación y mejora de la seguridad de los vehículos es la empresa privada de inspección de vehículos. Pero no existe tal industria privada. Se ha nacionalizado, en efecto, como parte del control público de todos los aspectos de la gestión de las carreteras.

La empresa pública de inspección de vehículos ha sido tristemente negligente en sus responsabilidades de monopolio autoproclamadas. Según un informe del antiguo Departamento de Salud, Educación y Bienestar:

En el ámbito de la jurisdicción gubernamental sobre la seguridad del tráfico, los asuntos recayeron en un primer momento en las agencias de recaudación de ingresos, por un lado, y en las agencias de aplicación de la ley, por otro; los vehículos se autorizaron inicialmente con el único fin de recaudar ingresos, y durante muchos años no apareció la idea de la inspección de vehículos con fines de seguridad (catorce estados todavía no tienen leyes de inspección).¹⁶

Por lo tanto, según admite el gobierno, hubo muchos años en los que no hubo preocupación por la inspección de vehículos con fines de seguridad. Esto sólo es creíble de una institución gubernamental, es decir, una que no sufre ningún revés monetario o de otro tipo por no llevar a cabo sus tareas autoimpuestas. Y hasta 1968, catorce estados ni siquiera llevaron a cabo esta tarea hasta el punto de aprobar leyes de inspección.

El problema principal de la NHTSA, y de todos los sistemas gubernamentales similares que se supone que protegen al público de los defectos de los vehículos, es que no se permite la competencia. Si se permitiera la certificación en el mercado, podría haber varias o quizás muchas

agencias privadas en competencia; en la vida real, sólo hay unos pocos laboratorios de pruebas comerciales.¹⁷

Tal vez lo anterior explique algunas de las deficiencias que Nader ha achacado a la NHTSA:

Desde febrero de 1969, no se han añadido nuevas normas a los escasos datos que informan al consumidor de las diferencias entre vehículos, lo que refuerza la ausencia de competencia de calidad en el mercado automovilístico.¹⁸

Escrito en 1972, esto se traduce en un paréntesis de tres años durante el cual los consumidores no se enteraron de la diferencia de calidad entre las marcas de automóviles que compiten entre sí. Difícilmente se podría imaginar un hecho similar en una industria privada, o incluso por parte de una sola empresa, como Consumers' Union, dedicada a proporcionar información sobre los automóviles. Si esto ocurriera, no cabe duda de que otros competidores con ánimo de lucro entrarían en escena para explotar esta oportunidad. Se aprovecharían de esta falta de conocimiento proporcionando el producto que falta.

Otra dificultad de la NHTSA, como la de otras agencias reguladoras, es la tendencia de los burócratas a hacerse "demasiado amigos" de las empresas reguladas. Cecil Mackey, Subsecretario de Transporte, afirma

A medida que se adoptan las medidas reguladoras más obvias; a medida que el proceso se institucionaliza; a medida que los nuevos líderes de ambas partes sustituyen a los que se implicaron personalmente como adversarios en las fases iniciales, los que regulan llegarán gradualmente a reflejar, en gran medida, puntos de vista similares a los de aquellos a quienes regulan.¹⁹

Gabriel Kolko ofrece un punto de vista más extremo sobre este fenómeno y sostiene que tales puntos comunes han existido a lo largo de la historia de Estados Unidos.²⁰

No se puede sostener que el mercado libre esté completamente exento de estos problemas. Hay que admitir que todas las instituciones, ya sean públicas o privadas, son susceptibles de sufrir este peligro. Sin embargo, la libre empresa cuenta con ciertas salvaguardias que no existen en el sector público.

Este fenómeno puede entenderse mejor comparando lo que les ocurre a las personas implicadas en las instituciones públicas y privadas cuando se descubre un problema. Para el propietario de un laboratorio privado de pruebas comerciales, cuando se descubre que un empleado acepta sobornos por emitir dictámenes favorables, los resultados son realmente catastróficos.

Pero este no sería el caso de los empleados del gobierno. Salvo penas de cárcel, lo peor que puede ocurrir es que el único burócrata descubierto sea despedido. Y ni siquiera eso es seguro si está protegido por las normas de la administración pública.

Además de competir en función de su misión principal (pruebas de laboratorio, comprobación y certificación), las agencias de certificación privadas también compiten en cuanto a la prevención de deserciones por parte de sus empleados. Y este trabajo es el segundo en importancia después de su misión principal.

Por lo tanto, se puede concluir que, al menos en lo que respecta a la teoría del mal funcionamiento de los vehículos y del mal diseño de los accidentes de tráfico, no se ha encontrado ningún obstáculo a la propiedad privada de las carreteras. Si los naderistas fueran coherentes, pedirían una modificación radical de los acuerdos institucionales previstos para la seguridad vial. Tal como están las cosas, se reducen a defender lo que sólo puede considerarse como mejoras marginales.

*El artículo apareció por primera vez como "Theories of Highway Safety", *Transportation Research Record* No. 912 (1983): 7-10.

- 1 Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979): 209-38, reimpreso en el presente volumen como capítulo 1.
- 2 Walter Block, "Congestion and Road Pricing", *Journal of Libertarian Studies* 4, no. 3 (verano de 1980): 299-330.
- 3 Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres, Inglaterra: Institute of Economic Affairs, 1966).
- 4 F.H. Kreml, "On Highway Safety", *Traffic Digest and Review* (marzo de 1971): 2.
- 5 H.E. Campbell, "The Wet Pavement Accident Problem: Breaking Through", *Traffic Quarterly* (abril de 1973): 210.
- 6 W. Oi, "¿Seguridad a cualquier precio?" *American Enterprise Institute Journal on Government and Society* (noviembre-diciembre de 1977): 22.
- 7 Israel Kirzner, *Competition and Entrepreneurship* (Chicago: University of Chicago Press, 1973).
- 8 Ralph Nader, *Unsafe at Any Speed* (Nueva York: Grossman Publishers, 1972), pp. xvi y xvii. 9Ibid, pp. xxviii, xxix.
- 8 Ralph Nader, *Unsafe at Any Speed* (Nueva York: Grossman Publishers, 1972), pp. xvi y xvii.
- 9 Ibidem, pp. xxviii, xxix.
- 10 R.A. McFarland, "Health and Safety in Transportation" (Salud y seguridad en el transporte), *Public Health Reports* 73, n° 8 (agosto de 1958): 671.
- 11 R. Sherrill, "Raising Hell on the Highways", *New York Times Sunday Magazine Section* (27 de noviembre de 1977), p. 99.
- 12 Dan Klein y J.A.Waller, "Modification of Driver Behavior vs. Modification of the Driving Environment", *Traffic Quarterly* (abril de 1971): 229.
- 13 Para un análisis más completo de la cuestión de las externalidades, véase, Walter Block, "Public Goods and Externalities: The Case of Roads", *Journal of Libertarian Studies* 7, n° 1 (primavera de 1983): 1-34.
- 14 F.A. Hayek, *Prices and Production* (Londres: Routledge and Sons, 1931).
- 15 Ludwig Lachmann, *Capital and Its Structure* (Londres: Bell and Sons, 1956).
- 16 "Report of the Secretary's Advisory Committee on Traffic Safety". U.S. Department of Health, Education, and Welfare (29 de febrero de 1968), p. 21.
- 17 Para un análisis comprensivo de lo que podría denominarse la industria de certificación de seguridad privada, véase Milton Friedman, *Capitalism and Freedom* (Chicago: University of Chicago Press, 1962), cap. 9, p. 9.
- 18 Nader, *Unsafe at any Speed*, p. xxviii.
- 19 Ibidem, p. xxxi.
- 20 Gabriel Kolko, *The Triumph of Conservatism* (Chicago: Quadrangle Books, 1963).

Parte II: Aplicaciones

CAPÍTULO 5

Socialismo Vial

¿Cuáles son las mejores disposiciones institucionales para las carreteras, las calles, las autopistas, las aceras y otras vías de circulación de personas y vehículos? La profesión económica puede dividirse en dos bandos con respecto a esta cuestión.

Por un lado están los socialistas de la carretera.¹ Ellos dominan.² En su opinión, es un hecho incuestionable e indiscutible que las carreteras deben ser gestionadas inevitablemente y necesariamente por el gobierno. Nunca es explícito, sino que está implícito en su modo de análisis. Creen que las carreteras son un "bien público". La privatización de las mismas es rápidamente descartada como algo absurdo. La industria de las carreteras y las calles de la empresa privada se considera de la misma manera que la agricultura de libre mercado por los planificadores durante el apogeo de la agricultura colectivizada soviética: como algo inconcebible.

¿Cuál es el trabajo del analista económico bajo tales supuestos? Es servir como una especie de consultor de gestión, de la misma manera que el economista en la U.R.S.S. aconsejaría al Ministro de Agricultura sobre la rotación de cultivos, los fertilizantes, etc.³ Sólo que ahora el análisis se refiere a cuestiones como la seguridad vial, la congestión, la planificación de nuevas hojas de trébol, etc. Por otro lado están los capitalistas viales,⁴ o privatizadores.⁵ Desde su punto de vista, las calles y las carreteras no son una parte necesaria del aparato estatal, como tampoco lo son los coches, los ferrocarriles, el metro, los bates de béisbol, las habas o las gomas elásticas. El primer conjunto de productos puede y debe ser analizado según las líneas que todo el mundo acuerda que son apropiadas para el segundo.

El propósito de este capítulo es hacer eso, y centrarse en un aspecto del análisis general: el que tiene que ver con las muertes en las carreteras.

DOS ANALOGÍAS CON LA SEGURIDAD VIAL

Supongamos que un hombre armado dispara a una persona con un rifle. Llevado al tribunal, su "defensa" es que la bala mató a la víctima, no a él, el acusado. Es cierto, reconocería este hombre, que apuntó el arma y apretó el gatillo, pero estaba a doscientos metros de la víctima cuando ésta murió, por lo que no pudo ser responsable de su muerte.

Nuestra reacción a esta "defensa" sería la de desestimar el caso, alegando que el asesino estaba confundiendo la causa próxima con la causa final. Le impondríamos a este asesino las penas que se le imponen a este tipo de comportamiento. La bala fue la causa próxima de la muerte. Pero el pistolero, al apuntar a la víctima y apretar el gatillo, fue el responsable último de su muerte y, por tanto, debe pagar por este crimen con todo el peso de la ley.

Consideremos ahora el caso de un restaurante que quiebra. Las causas próximas son la comida mal cocinada y fría, el servicio hosco, la suciedad, la falta de seguridad personal, la mala decoración, etc. Pero la responsabilidad última, sin duda, es de la dirección. Ella y sólo ella no contrató a buenos cocineros, ni se aseguró de que las camareras, los ayudantes de camarero, los limpiadores, los porteros, los decoradores de interiores, los arquitectos de exteriores, etc., hicieran las tareas que les correspondían de forma satisfactoria. Un gerente competente haría que sus empleados cambiaran su comportamiento, o los despediría y

contrataría a otros competentes en su lugar. Todo esto se debe a que el buen gestor sabe reconocer el talento y tiene la motivación para insistir en él.

SOCIALISMO VIAL

¿Qué sentido tiene toda esta discusión sobre los fracasos de los restaurantes y los asesinos que ponen excusas? ¿Qué tiene que ver con la seguridad vial en el socialismo?

Simplemente esto: La forma en que la mayoría de los economistas abordan esta cuestión se asemeja a la "defensa" del asesino, o al consejo del consultor de restaurantes que ignora al gerente. En lugar de centrarse en la verdadera causa de las muertes por accidente de tráfico -la propiedad y la gestión gubernamental de la red de carreteras del país-, muchos economistas se han concentrado en una plétora de causas próximas, preeminentemente la velocidad de los vehículos, el alcoholismo de los conductores, las normas de seguridad y las inspecciones.

El análisis teórico de la seguridad en las carreteras se basa en algunos principios que son bastante elementales, de hecho, angustiosamente. Son tan obvios que uno sentiría la mayor reticencia a repetirlos en las páginas de una revista profesional si no fuera porque una gran política pública (el SOCIALISMO VIAL) se ha erigido sobre su ignorancia o su repudio.⁶

Para rectificar este gran olvido, debemos examinar cómo los economistas neoclásicos han tratado las muertes en carretera.

ANÁLISIS DE LA CORRIENTE PRINCIPAL

Consideremos primero a Crandall, Gruenspechl, Keeler y Lave. Estos autores analizan intensamente las regulaciones del automóvil durante más de doscientas páginas. Afirman al principio:

Ahora es posible echar la vista atrás a casi dos décadas de experiencia para evaluar esta estrategia de regulación de los subproductos indeseables del automóvil y determinar si algunos de los programas de regulación deben ser rediseñados. Este libro pretende ofrecer un examen exhaustivo.⁷

Aunque someten a un gran escrutinio toda una serie de restricciones, no mencionan ni una sola vez la principal limitación del mercado: la propiedad y la gestión públicas.⁸ Así, el concepto de privatización se les escapa por completo.

En lo que respecta a los miles de personas sacrificadas cada año en las carreteras del país, Crandall, et al. adoptan una perspectiva más bien displicente y polifacética:

Este programa (de regulaciones federales del automóvil) ... ha sido el mejor planificado y administrado y el que más éxito ha tenido en la consecución de sus objetivos. Nuestras estimaciones indican que las muertes en carretera serían un 40% mayores si no fuera por los elementos de seguridad adoptados desde el inicio de este programa.⁹

No se puede negar que las muertes en carretera han disminuido algo en la última década. Pero su evaluación es demasiado optimista, ya que compara las muertes de vehículos en las carreteras públicas, no con las de las privadas, sino con las muertes en las carreteras públicas en años anteriores, cuando había menos normas de seguridad en vigor. Puede que los gestores públicos estén mejorando su pésimo historial de hace una o dos décadas, pero esto no es relevante para una comparación entre el sector público y el privado. Para ampliar la analogía

con el socialismo, es como si Stalin se jactara de que los rendimientos de las cosechas de su actual plan quinquenal son muy superiores a los resultados de la agricultura colectivizada de hace varios años, cuando había menos elementos de "incentivo" en vigor.

Loeb y Gilad critican los estudios anteriores sobre la contribución de la inspección gubernamental de vehículos a la seguridad, y prometen superar las dificultades que los aquejan:

[La mayoría de ellos han estado plagados de problemas estadísticos o metodológicos que han hecho que sus conclusiones estén lejos de ser definitivas.

Sólo hace relativamente poco tiempo que se ha utilizado el análisis de regresión, y sólo sobre la base de datos transversales. Por lo tanto, hasta ahora no se han realizado estudios específicos de cada Estado que hayan utilizado técnicas econométricas para comprobar la eficacia de la inspección.

El presente estudio emplea, por primera vez, un análisis de series temporales sobre la eficacia de la inspección en la reducción de muertes, lesiones y accidentes.¹⁰

¿Y cuál es la conclusión de su análisis? Según Loeb y Gilad, indica que

indica que la inspección de vehículos en Nueva Jersey reduce el número de víctimas mortales en las carreteras en 304 muertes al año. Este resultado se obtiene cuando se tienen en cuenta en el análisis otros cambios que también pueden afectar a las muertes.¹¹

Y, efectivamente, son minuciosos al tener en cuenta otras muchas variables de este tipo. Entre ellas, el número de matriculaciones de vehículos, el número de conductores con permiso de conducir, el kilometraje de los vehículos, los ingresos personales, el número de revocaciones por conducir bajo los efectos del alcohol, la población y el consumo de gasolina. En definitiva, un trabajo muy cuidadoso de eliminación de hipótesis alternativas a la suya, salvo un pequeño detalle, el que se analiza en este capítulo.

Loeb es aún más específico sobre la posible exclusión de variables. Señala a Sommers en este sentido, denunciando que "si el modelo utilizado por Sommers omite una variable importante, pueden resultar estimaciones sesgadas para los coeficientes de las variables restantes."¹² ¿Y cuáles son las específicas? Loeb utiliza "la renta personal, la educación, el consumo de combustible, la densidad de población, las precipitaciones, el kilometraje de las carreteras, el consumo de bebidas alcohólicas destiladas y la composición por edades de la población".¹³ Pero esto es seguramente un caso de "la sartén por el mango", ya que el propio Loeb omite una variable importante, con un efecto causal potencialmente mayor que el de todas las variables que cita juntas,¹⁴ aunque sólo sea porque ésta es responsable de afectar a (prácticamente todas) las demás.

Loeb vuelve a preocuparse por la "omisión de variables".¹⁵ Esta vez emplea "pruebas de error de especificación" en un intento de erradicar esta lacra. De nuevo critica a Sommers, afirmando que, a diferencia de este autor, sus "modelos no omiten las variables socioeconómicas y relacionadas con la conducción potencialmente importantes como en el trabajo de Sommers".¹⁶ Ni que decir tiene que vuelve a ser culpable del mismo error, ya que omite la variable "socioeconómica" crucial de la propiedad, la gestión y el control del sector público o privado.¹⁷ En cuanto a sus "pruebas de error de especificación", emplean la letanía habitual de la edad de beber,¹⁸ el consumo de alcohol, la velocidad,¹⁹ la inspección de vehículos,²⁰ el consumo de combustible per cápita, la edad de la población, pero no se hace ni una mención al socialismo vial.

Callahan emplea no menos de dieciséis normas diferentes del programa de seguridad vial, y opina que

los funcionarios del sector del automóvil y otros afirman que la nación simplemente "se mantiene" en la batalla contra los accidentes de carretera, y que este estancamiento debe deberse a que no se han mejorado los conductores y las carreteras desde que los coches han mejorado sustancialmente.²¹

Eso es todo. O son los coches o son los conductores. Dado que los automóviles tienen implícitamente una calidad óptima (alta), la causa de todas las muertes debe ser el hombre al volante. No parece haberse ocurrido que pueda haber una explicación mejor.

Lave y Weber ofrecen lo que a primera vista parece un análisis radical de las muertes en el tráfico. Afirman:

La intervención gubernamental es, sin duda, una forma de reducir el número de accidentes de tráfico, pero esta reducción de los accidentes no es una justificación económica para la intervención gubernamental. Cualquier tipo de interferencia en el mercado tiene un coste que debe sopesarse con los posibles beneficios. La justificación económica de la intervención gubernamental es un fallo sustancial del mercado. No hay pruebas suficientes para concluir que varios elementos de seguridad deben ser obligatorios. Por lo tanto, el juicio de que el gobierno debe exigir determinadas características no es económico y se basa en las ideas de un individuo sobre la soberanía del consumidor, la importancia de determinados fallos del mercado y el coste social de las lesiones y las muertes.²²

Aquí, por fin, podría suponerse que tenemos analistas que, aunque rechazan el mercado, al menos lo mencionan como una posibilidad. Dado que, según esta interpretación, estos autores son los únicos citados hasta el momento que lo hacen, parece que obtienen una alta puntuación en este sentido.

Sin embargo, esta interpretación no puede sostenerse. En efecto, lo que ellos entienden por mercado, sorprendentemente, es la situación actual, en la que el gobierno es propietario de las carreteras y las gestiona, pero se abstiene de imponer ningún dispositivo de seguridad. Si eso es el mercado, no hay duda de que contiene muchos fallos. Pero esto, por supuesto, no es así. Un verdadero mercado del transporte por carretera consistiría en la propiedad y el control privados no sólo de los vehículos, sino también de las propias arterias de tráfico.

El socialismo vial, por desgracia, se ha filtrado desde los escritos profesionales de los economistas hasta los libros de texto, un signo seguro de su amplia aceptación. El libro de texto de Paul Heyne, *The Economic Way of Thinking*, es un ejemplo de ello.²³ Se trata de un texto supuestamente dedicado a la idea de que los derechos de propiedad privada son un eje importante de la economía. Sin embargo, comienza con el tráfico en hora punta como ejemplo de "cooperación social". Afirma, de forma bastante heroica, que "La característica dominante del tráfico en hora punta no es el atasco, sino el movimiento".²⁴ Quizá en la zona rural de Idaho, pero no en las calles del típico distrito metropolitano.²⁵

INNOVACIÓN TEÓRICA

No se puede negar que hay cierta innovación en la literatura de L profunda sobre este tema. En gran parte, se debe al trabajo de Lave. En ese trabajo exploró la posibilidad de que no es realmente la velocidad, per se, la que está estadísticamente asociada a las muertes en carretera, sino la varianza de la velocidad.²⁶ De ser cierto, las autoridades de la carretera deberían concentrarse no necesariamente en reducir la velocidad, sino en reducir las colas de la

distribución de la velocidad, ya sea en el extremo superior o en el inferior. En opinión de Lave, "la varianza mata, no la velocidad".²⁷

Este punto fue muy criticado.²⁸ Pero en ninguno de estos intercambios se mencionó el sesgo de la variable omitida en lo que respecta a las carreteras privadas.²⁹

En el mismo volumen, junto con los otros participantes en este intercambio, Graves, Lee y Sexton introdujeron el concepto de externalidades de los accidentes. Y lo que es más importante, lamentan "la ausencia de un experimento controlado",³⁰ algo que está prácticamente garantizado que surja de un sistema de carreteras privadas. Esto se debe a que si cada propietario puede establecer sus propias reglas, relativas no sólo a las medias de velocidad sino a las variaciones de velocidad,³¹ los experimentos controlados serían mucho más fáciles de realizar.

Por desgracia, toda esta innovación intelectual no viene al caso. Por muy inteligente que sea,³² es como reorganizar las sillas de la cubierta del Titanic de nuevas maneras; es un esfuerzo inútil para evitar el desastre del iceberg. Del mismo modo, si se ignora el desastre de la propiedad gubernamental de las carreteras, no importa lo imaginativo e ingenioso que sea el debate sobre cómo resolver el problema de la mortalidad, está condenado a la irrelevancia.

OBJECIONES

Consideremos ahora algunas posibles objeciones³³ a nuestra tesis.

1. Este capítulo, hasta ahora, toma como axiomático que las autopistas proporcionadas por el sector privado serían más seguras que nuestras autopistas actuales.

Hay dos maneras de comprobar esta afirmación o hipótesis. La primera es utilizar pruebas empíricas reales. Desgraciadamente, no existen casos de carreteras bajo control privado con los que contrastar las del sector público. Históricamente, por supuesto, muchas autopistas fueron construidas, mantenidas, poseídas y gestionadas por el sector privado.³⁴ Pero no hay estudios de esas épocas disponibles, según el conocimiento del presente autor, que comparen los registros de seguridad alcanzados bajo los dos acuerdos institucionales tan diferentes.

¿Qué hay de la posibilidad de comparar "carreteras de peaje con carreteras públicas comparables", o "carreteras de peaje de la Costa Este con autopistas de California", o "carreteras de peaje francesas e italianas con autopistas públicas en los mismos países?" Esto, por desgracia, no es relevante aquí, ya que todas estas arterias de transporte están bajo el control del sector público. En ninguno de estos casos las carreteras son gestionadas por empresas privadas que obtienen beneficios (y pérdidas). El hecho de que, en algunos casos, el gobierno cobre una tasa (peaje) por el uso de la carretera no convierte esa operación en totalmente privada.

La segunda alternativa es citar razones teóricas. Afortunadamente, en este caso nos encontramos en un terreno más firme. ¿Por qué podemos esperar que las empresas sean más asiduas a la hora de satisfacer a los clientes que los funcionarios y políticos a la hora de servir a los votantes y contribuyentes? Plantear esta pregunta es prácticamente responderla, al menos teniendo en cuenta las ideas que nos proporciona la escuela de pensamiento Public Choice.³⁵ Sencillamente, el mercado responde mejor a los deseos de los consumidores que el gobierno a los de los ciudadanos. El voto del dólar se produce todos los días, el de las urnas sólo cada dos o cuatro años. El primero puede aplicarse de forma restringida, a un solo producto (por ejemplo, el Edsel), mientras que el segundo es un "paquete", una propuesta de todo o nada para un candidato u otro. Es decir, no había forma de registrar la aprobación de las políticas de Bush en las áreas 1, 3, 5 y 7, y para Clinton en la 2, 4, 6 y 8. La gente se limitó a elegir una u otra en las

últimas elecciones presidenciales. Además, existe una ignorancia racional en la esfera política, dado lo improbable de que el voto de uno sea un elemento de desempate. En cambio, en el sector privado, el consumidor desinformado está en desventaja. La conclusión es que los proveedores privados de cualquier bien o servicio se enfrentan a la perspectiva de pérdida de beneficios, y eventualmente a la quiebra, si no satisfacen a los clientes. No se puede sostener que los proveedores públicos no se enfrentan a repercusiones negativas por un mal servicio; tampoco se puede negar razonablemente que estas sanciones son de mucha menor importancia. De lo contrario, ¿cómo se explica que sigan existiendo entidades como Correos, la oficina de licencias de vehículos de motor y el servicio de pasaportes, que son notorios por la falta de servicio a su clientela?

2. Tal vez los actuales proveedores de servicios públicos de carretera tengan más incentivos para ofrecer un nivel óptimo de seguridad. De hecho, sabemos que hay muchas demandas contra los proveedores de carreteras estatales y locales alegando que una determinada carretera era intrínsecamente insegura, y sabemos que los jurados conceden grandes indemnizaciones en dichas demandas debido a los profundos bolsillos de los proveedores de carreteras públicas. ¿No es posible que los proveedores públicos hayan respondido construyendo carreteras demasiado seguras? Por ejemplo, los proveedores públicos han colocado carriles de seguridad o barras de cruce de ferrocarril en situaciones en las que el coste por vida salvada es (excesivo).

Es cierto que las demandas reales y las amenazas de demandas proporcionan algún incentivo para el buen comportamiento de los burócratas. Sin embargo, el problema es que, aunque se les obligue a pagar daños y perjuicios, ese dinero no sale de sus propios bolsillos. Más bien, se extraen de los ingresos fiscales generales. Los efectos de los incentivos quedan así muy atenuados.

Por el contrario, los juicios podrían desempeñar un papel análogo en una industria vial totalmente privada.³⁶ Sólo que aquí los beneficios serían mucho más saludables. Porque si se perdiera un pleito bajo tales supuestos, los responsables últimos de la mala gestión de la autopista -los propietarios de la carretera- pagarían de su propio bolsillo.

Pero los pleitos sólo tienen un interés marginal. La razón por la que McDonalds y Heinz y Toyota y Apple y Stradivarius y Moodys nos dan buenos productos y servicios no es por miedo a los litigios sino por los efectos saludables de la competencia. No hay ninguna razón para concluir que la eliminación de las empresas ineficientes que funciona tan bien en todas estas otras industrias sería de alguna manera inoperante en el caso de las redes de transporte solamente.

Comparen las muertes en las aerolíneas y en las arterias de tráfico. Cuando U.S. Air sufre una tasa de pérdidas de vidas por milla de pasajero mayor que la de sus rivales, toda su existencia se ve amenazada por el riesgo de que sus clientes la abandonen por otras alternativas. Las mismas sanciones difícilmente se aplican a dos carreteras paralelas diferentes, por tomar el caso conceptual más fácil para las carreteras, donde una tiene un mejor historial de seguridad que la otra. Ambas suelen ser explotadas por las mismas autoridades. Incluso si están en estados diferentes y los automovilistas abandonan una por la otra, las implicaciones financieras para la abandonada son tan atenuadas que bien podrían no existir.

Por otro lado, esta objeción tiene un punto de razón. Es totalmente posible, dada la ausencia de incentivos de beneficio y pérdida, que los gestores públicos hagan seguros tramos cortos de carretera con costes excesivos que no asumirían sus homólogos privados. Así, podemos encontrarnos con la paradoja de que las vías públicas -diferentes de las privadas- sean a la vez excesivamente seguras y excesivamente inseguras.

3. ¿Podría haber infrautilización? Supongamos, aunque sólo sea por el bien del argumento, que lo anterior es correcto: las carreteras privadas serán más seguras que las gestionadas por el

gobierno. ¿Es posible entonces que un constructor de carreteras privado ofrezca un nivel de seguridad demasiado alto? Por ejemplo, imaginemos una autopista privada de peaje que discurre por una carretera de dos carriles con cinco señales de stop y semáforos por kilómetro. Imaginemos que la autopista de peaje establece un límite de velocidad de 35 mph, y vigila estrictamente a quienes van a menos de 30 o más de 40 mph. Sería más segura. La gente la utilizaría, porque incluso una carretera de 35 mph es mejor que el constante ir y venir de la carretera paralela y socialista. Pero el alto grado de seguridad de la autopista de peaje es subóptimo en el sentido de que la mayoría de la gente preferiría cambiar un poco menos de seguridad por mucho más ahorro de tiempo.

Tomemos un caso aún más exagerado. Supongamos que un propietario privado insiste en un límite de velocidad de 3 mph, con semáforos cada quince pies. ¿Hay alguna duda de que una carretera paralela competidora le quitaría todos los clientes a esa empresa tan insensata?

Para volver a un ejemplo anterior, la situación análoga sería si un restaurante proporcionara una camarera, un cocinero, un ayudante de camarero, un portero, a cada uno de los clientes, y todos estos empleados se estorbaran mutuamente. El aforismo "demasiados cocineros estropean el caldo" se aplica en todos los contextos.

La conclusión es que el mercado tiende a obviar tanto las asignaciones excesivas como las insuficientes de recursos, ya sea en términos de seguridad, o de peso, o de calidad, o de cualquier otra dimensión.

Pero qué decir de la acusación de que nuestro actual número de³⁷ víctimas mortales en las carreteras (41.462), y de accidentes no mortales en las carreteras (2.210.000), es realmente subóptimo u óptimo. A primera vista, esto es difícil de aceptar. Sostengo que esta afirmación sólo puede ofrecerse seriamente porque, al igual que la muerte y los impuestos, las muertes en las carreteras parecen inevitables. Esto, afirmo, emana de la mentalidad que ve el SOCIALISMO VIAL como la única alternativa posible. Para situar esto en su contexto, imaginemos que una carnicería de estas proporciones se produjera en cualquier industria privada: minería, transporte aéreo, deportes, lo que sea. En estas condiciones, surgiría un clamor de enormes proporciones. El senador Ted Kennedy celebraría audiencias indignadas, decidido a llegar al fondo de cómo podemos permitir que la búsqueda egoísta y codiciosa del dinero impío mate y mutila a tanta gente. El New York Times pediría la nacionalización de dicha empresa.

Sin embargo, esta mutilación de inocentes se produce en propiedad pública. Es hora, ya es hora, de pensar en términos de privatización.

CONCLUSIÓN

El presente capítulo ha criticado a numerosos analistas de la seguridad vial como "socialistas de la carretera". Esta es una acusación que sorprenderá a estos autores. Cuando se pusieron a hacer su trabajo, la ideología era, quizás, lo más alejado de sus mentes. Sin embargo, por todo ello, no se puede negar que el "zapato encaja". Sus análisis presuponen la propiedad y el control gubernamental de las arterias de transporte; mientras ponen en duda cualquier otra variable que pudiera afectar a la seguridad del tráfico, e incluso algunas que no lo hacen, dan por sentado estos acuerdos institucionales. Si eso no es "socialismo", estará muy bien hasta que aparezca algo mejor.

*Este capítulo apareció por primera vez como "SOCIALISMO VIAL", *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195-207. El autor desea agradecer al editor norteamericano de *Transport Policy* y a un árbitro anónimo del *International Journal of Value-Based Management* sus útiles sugerencias y comentarios sobre un borrador anterior de este capítulo.

1 A primera vista podría parecer duro caracterizar tal posición como "socialismo VIAL". Ya que ninguna de las personas criticadas a continuación como pertenecientes a esta categoría aceptaría tal apelativo. Dado que estamos acostumbrados a considerar a las personas como socialistas sólo si adoptan ese punto de vista a propósito, y que los "socialistas de carretera" se deslizan hacia su postura aparentemente sin darse cuenta de que eso es precisamente a lo que equivale su posición, tal vez habría que llamarlos "socialistas de carretera inadvertidos".

Pero esto tampoco servirá. Porque se trata de académicos profesionales, en su mayoría economistas sofisticados de primer orden. Por lo tanto, excusarlos de esta manera equivaldría a un paternalismo condescendiente. Han hecho su cama; que se acuesten en ella. Por lo tanto, seguiré caracterizándolos como en el título de este capítulo.

2 Véase P.D. Loeb y B. Gilad, "The Efficacy and Cost Effectiveness of Vehicle Inspection-A State Specific Analysis Using Time Series Data", *Journal of Transport Economics and Policy* 18 (mayo de 1984) para un estudio de esta literatura.

3 La analogía es razonablemente buena. Al igual que los planificadores agrícolas soviéticos sabían que la agricultura se había llevado a cabo de forma privada, negando todos los argumentos relativos a la necesidad de la propiedad pública, sus homólogos modernos conocen el hecho de que inicialmente las carreteras eran propiedad de empresas privadas de autopistas. Véase Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979); Gerald Gunderson, "Privatization and the 19th Century Turnpike", *Cato Journal* 9, n° 1 (primavera/verano de 1989); W.T. Jackman, "The Development of Transportation in Modern England (Cambridge: Cambridge University Press, 1916); Daniel Klein, "The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America", *Economic Inquiry* (octubre de 1990); Daniel Klein, John Majewski y Christopher Baer, "Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797-1845", *Journal of Economic History* (marzo de 1993); ídem, Daniel Klein y G.J. Fielding, "Private Toll Roads: Learning from the Nineteenth Century", *Transportation Quarterly* (julio de 1992). En cada caso, sin embargo, estos antecedentes históricos no juegan (jugaron) ningún papel en su análisis.

4 En realidad, la situación es algo más complicada, ya que hay al menos un comentarista que es un capitalista de la carretera con respecto a las autopistas de acceso limitado, y un socialista de la carretera con respecto a todo lo demás. Véase Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); ídem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Inglaterra: Penguin, 1967); ídem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987).

5 Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979); "Congestion and Road Pricing", *Journal of Libertarian Studies* 4, no. 3 (verano de 1980); "Theories of Highway Safety", *Transportation Research Record* n° 912 (1983); "Public Goods and Externalities: The Case of Roads", *Journal of Libertarian Studies* 7, n° 1 (primavera de 1983); y "Road Socialism", *International Journal of Value-Based Management* 9 (1966); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nueva York: Macmillan, 1973); William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970); Daniel Klein y G.J. Fielding, "How to Franchise Highways", *Journal of Transport Economics and Policy* (mayo de 1993); ídem, "High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time", *Policy Study* 170 (noviembre de 1993).

6 W.S. Gramp, "Some Effects of Rent Control", *Southern Economic Journal* (abril de 1950): 425-26. Gramp se refiere al control de los alquileres; yo los he adaptado para que se apliquen al tema que ahora nos ocupa.

7 Robert Crandall, H.K. Gruenspecht, T.E. Keeler y L.B. Lave, *Regulating the Automobile* (Washington, D.C.: Brookings Institution, 1986), pp. 1-2.

8 La propiedad pública es realmente la clave, no la gestión. Porque supongamos que los políticos o los burócratas contrataran a gestores "privados". En el momento en que lo hicieran, estos gestores dejarían de ser privados. Por el contrario, serían empleados públicos, tan alejados de las vicisitudes de los beneficios y las pérdidas como cualquier otro funcionario. Véase al respecto Ludwig von Mises, *Human Action* (Chicago: Henry Regnery, 1969) y Hans-Hermann Hoppe, *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics* (Boston: Dordrecht, 1989); ídem, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993).

9 *Ibidem*, p. 155.

10 Loeb y Gilad, "The Efficacy and Cost Effectiveness of Vehicle Inspection", p. 145.

11 *Ibidem*, p. 162; énfasis añadido.

12 P.D. Loeb, "The Determinants of Motor Vehicle Accidents with Special Consideration to Policy Variables", *Journal of Transport Economics and Policy* 21 (septiembre de 1985): 279.

13 Paul Sommers, "Drinking Age and the 55 MPH Speed Limit", *Atlantic Economic Journal* 13 (marzo de 1985): 43, menciona "la preocupación pública por el asombroso número de muertes y lesiones causadas cada año por conductores ebrios e infractores de la velocidad", un caso paradigmático de la confusión entre causas próximas y subyacentes.

14 Loeb, "The Determinants of Motor Vehicle Accidents with Special Consideration to Policy Variables", pp. 279-87.

15 P.D. Loeb, "The Determinants of Motor Vehicle Accidents-A Specification Error Analysis", *Logistics and Transportation Review* 24 (marzo de 1988): 33.

16 *Ibidem*, p. 34.

17 Donald Snyder, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 922, también discute la cuestión de las variables omitidas de la misma manera insatisfactoria.

18 Loeb, "The Determinants of Motor Vehicle Accidents-A Specification Error Analysis", p. 40. Otros estudios que se centran en esta variable son P.J. Cook y G. Tauchen, "The Effect of Minimum Drinking Age Legislation on Youthful Auto Fatalities, 1970-1977", *Journal of Legal Studies* 13 (1984): 169-90; P. Asch y D.T. Levy, "Does the Minimum Drinking Age Affect Traffic Fatalities?", *Journal of Policy Analysis and Management* 6 (invierno de 1987); Williams, et al., "The Minimum Drinking Age and Fatal Motor Vehicle Crashes", *Journal of Legal Studies* 4 (1975): 219; ídem, "The Effect of Raising the Minimum Drinking Age on Involvement in Fatal Crashes", *Journal of Legal Studies* 12 (1983): 169.

19 Otros estudios que se centran en la velocidad son Dana Kameron, "The 55 MPH Speed Limit: Costs, Benefits and Implied Tradeoffs", *Transportation Research* 17A (enero de 1983): 51-64; Gilbert Castle, "The 55 MPH Speed Limit: A Cost-Benefit Analysis", *Traffic Engineering* 45 (enero de 1976); L. Egmore y T. Egmore, "Speed Limits Save Lives", *Journal of Traffic Medicine* 14 (1986): 4-5; Thomas Forester, Robert F. McNown y Larry D. Singell, "A Cost Benefit Analysis of the 55 mph Speed Limit", *Southern Economic Journal*

50 (enero de 1984): 631-41; A. Hoskin, "Consequences of Raising the Speed Limit", *Journal of Safety Research* 17 (1986): 179-82; James Jondrow, Marianne Bowes y Robert Levy, "The Optimal Speed Limite", *Economic Inquiry* 21 (julio de 1983): 325-36; D. Solomon, "Accidents on Main Rural Highways Related to Speed, Driver and Vehicle", Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation (julio de 1964).

20 Otros estudios que se centran en la inspección de vehículos son R.G. Buxbaum y T. Colton, "Relationship of Motor Vehicle Inspection to Accident Mortality", *Journal of the American Medical Association* (1966); M.W. Crain, *Vehicle Safety Inspection Systems* (Washington, D.C.: American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1980); J.L. Duda, *Program Evaluation Support for the Motor Vehicle Diagnostic Inspection Demonstration Projects*, vol. 11: Costs and Benefits (Falls Church, Va.: Computer Sciences Corporation, 1977); V.R. Fuchs e I. Leveson, "Motor Accident Mortality and Compulsory Inspection of Vehicle", *Journal of the American Medical Association* 201 (agosto de 1967): 87-91; y Loeb, "The Efficacy and Cost Effectiveness of Motor Vehicle Inspection Using Cross-Sectional Date", pp. 500-09.

21 J.M. Callahan, "States Move Slowly on Safety Projects", *Traffic Digest and Review* (marzo de 1970).

22 L.B. Lave. y W.E. Weber, "A Benefit Cost Analysis of Auto Safety Features", *Applied Economics* 2 (1970): pp. 265.

23 Paul Heyne, *The Economic Way of Thinking*, 6ª ed. (Nueva York: Macmillan, 1991), pp. 1-3.

24 Ibid.

25 Para un análisis de la congestión del tráfico como consecuencia de la falta de tarificación de los picos de carga, y ésta, a su vez, como resultado del socialismo vial, véase Walter Block, "Congestion and Road Pricing", *Journal of Libertarian Studies* 4, no. 3 (verano de 1980).

26 Charles Lave, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit", *American Economic Review* 75, no. 5 (septiembre de 1985): 1159-64. Otros que han escrito sobre esto son T.C. Schelling, *Micromotives and Macrobehavior* (Nueva York: Norton, 1978); Nicholas J. Garber y Ravi Gadirau, *Speed Variance and Its Influence on Accidents* (manuscrito inédito; AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, D.C., julio de 1988). Ezra Hauer, "Accidents, Overtaking, and Speed Control", *Accident Analysis and Prevention* 3 (enero de 1971); y Walter Block, "Free Market Transportation: Desnacionalizando las carreteras".

27 Lave, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit", p. 1159.

28 Véase David T. Levy y Peter Asch "Speeding, Coordination and 55-MPH Limit: Comment", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 913-15; Richard Fowles y Peter D. Loeb, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 916-21; Snyder, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment"; y contestado por Charles Lave "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Reply", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 926-36.

29 Sin embargo, se hicieron algunas observaciones que merecen ser tenidas en cuenta. Richard Fowles y Peter D. Loeb, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 917, son de los pocos investigadores que incorporan en su análisis una variable de acceso a los hospitales (cercanía a la atención médica, definida operativamente como hospitales por milla cuadrada); también tuvieron en cuenta el tipo de conductor al volante, profesional frente a aficionado (p. 924).

30 Véase Philip E. Graves, Dwight R. Lee y Robert L. Sexton, "Statutes Versus Enforcement: The Case of the Optimal Speed Limit", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 932.

31 Véase Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", para un análisis de las limitaciones en cuanto a la intensidad con la que las normas de los distintos empresarios de la carretera podrían divergir entre sí.

32 El candidato más fuerte para el sorteo de la inteligencia es Sam Peltzman, "The Effects of Automobile Safety Regulation", *Journal of Political Economy* 83, no. 4 (1975): 677-725, que analiza el caso de las consecuencias negativas no intencionadas de la regulación de la seguridad. Sin embargo, no hace falta decir que la privatización no forma parte de su análisis.

33 El autor desea dar las gracias al árbitro anónimo por haberle inspirado para escribir esta sección del documento. Las objeciones específicas surgieron de esta fuente, al igual que una buena parte del análisis. Todas las citas directas no citadas proceden del informe de este árbitro.

34 Véase la nota 4, más arriba.

35 Véase James M. Buchanan "¿Qué deberían hacer los economistas?" *Southern Economics Journal* 30, no. 3 (1964); ídem, *The Limits of Liberty* (Chicago: University of Chicago Press, 1975); ídem, "Public Choice and Public Finance", *What Should Economists Do?* (Indianápolis: Liberty Press, 1979); ídem, "The Contractarian Logic of Classical Liberalism", en *Liberty, Property, and the Future of Constitutional Development*, Ellen Frankel Paul y Howard Dickman, eds. (Albany: State University of New York Press, 1990); James M. Buchanan y Gordon Tullock, *The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy* (Ann Arbor: University of Michigan Press, 1971), pp. 269-74; James M. Buchanan, Robert Tollison y Gordon Tullock, eds., *Toward a Theory of the Rent-Seeking Society* (College Station: Texas A&M University, 1980).

36 Sin embargo, no es necesario que lo hagan. Para las doctrinas de mercado de responsabilidad estricta y caveat emptor, el cliente entraría en esta instalación por su cuenta y riesgo, véase Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982), pp. 54, 85-96.

37 Statistical Abstract of the U.S., 1993, tabla 1030, p. 622, para el año 1991.

CAPÍTULO 6

Carreteras privadas, competencia, seguro de automóviles y control de precios

En el marco de las disposiciones institucionales actuales, existe un mínimo de competencia, que tiene lugar con respecto a las carreteras de nuestra nación. Sin embargo, es triste decir que dicha competitividad es superficial, muy limitada y sólo está relacionada indirectamente con estos corredores de transporte. Por ejemplo, los anunciantes compiten entre sí en las vallas publicitarias de las autopistas; las compañías de seguros compiten entre sí por la cobertura de los automóviles; los restaurantes de carretera, las tiendas de regalos, etc., intentan arrebatar a sus homólogos una cuota de mercado. Pero en términos de competencia a muerte, del tipo que caracteriza, por ejemplo, a las industrias que nos proporcionan barcos y lacre, ordenadores, automóviles, libros y películas, no hay ninguna. Difícilmente podría haberla, ya que la mayor parte de las carreteras, autopistas, calles y otras vías vehiculares son propiedad y están gestionadas por diferentes jurisdicciones gubernamentales.¹ Ninguna de ellas puede obtener beneficios gracias a una sabia toma de decisiones de gestión, ni sufrir pérdidas y arriesgarse a la quiebra por la falta de las mismas; como ocurre con todas las actividades realizadas en el sector público, esa competencia no puede tener lugar, por la propia naturaleza de la empresa.

¿Por qué es esta una situación desafortunada? Porque la competencia en el mercado tiende a generar más eficiencia económica que el control gubernamental y burocrático. *Ceteris paribus*, la eliminación de los ineficientes, que se produce en la libre empresa, tiende a garantizar un producto de mayor calidad a un precio más bajo que el que emana del sector público, que no se beneficia de este proceso. En este contexto, un árbitro anónimo afirma que "la privatización de las carreteras podría hacer que una sociedad fuera más competitiva al permitir un uso más eficiente de los recursos, incluido el gasto en seguros" y mucho más. Por ejemplo, Block da razones para creer que la competencia entre los propietarios de carreteras privadas reduciría la tasa de mortalidad de los vehículos de motor;² sin duda una prueba de un uso ineficiente de los recursos, y demuestra que tales acuerdos privados tenderán a disminuir la congestión de las carreteras³ (más incentivo hacia la tarificación de los picos de carga), que es sin duda otra mala asignación económica.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que este escenario parecerá a muchos extremadamente improbable, por no decir extraño. ¿No son las autopistas el tipo de cosas que, por su propia naturaleza, deben ser asignadas al sector público? ¿Cómo podrían las calles privadas superar el problema del "free-rider"? ¿No son las carreteras un bien público por excelencia? ¿Cómo podrían las empresas privadas superar las dificultades asociadas a la no exclusión? ¿Y el monopolio? Debemos objetar la afirmación de que hay algo intrínseco en las carreteras que hace necesario que formen parte del sector "público". Las autopistas originales, las carreteras de circunvalación, eran invariablemente privadas; los argumentos teóricos que se oponen a la privatización de las vías vehiculares son todos inválidos.⁴ Incluso hoy en día, hay kilómetros de "calles" privadas que funcionan extraordinariamente bien, a pesar de que la mayoría de los comentaristas no han apreciado que acomoden el tráfico de automóviles.⁵ Tampoco hay ninguna razón teórica por la que esta situación no pueda prevalecer en toda la red de transporte de vehículos de EE.UU. Estamos acostumbrados a considerar que entidades largas y delgadas como las autopistas son

imposibles de privatizar. Pero los ferrocarriles, que son igualmente "largos y delgados", han sido construidos, poseídos y gestionados durante muchas décadas por empresas con ánimo de lucro.⁶ El acceso no tiene por qué estar limitado por el uso de cabinas de peaje anticuadas.⁷ Los códigos universales de los productos, que permiten hacer un seguimiento de los comestibles, podrían aplicarse fácilmente a los automóviles; incluso las autoridades de las autopistas de "caballos y calesas" están ahora -por fin- en proceso de introducir dicha automatización.⁸ Tampoco hay que temer que el propietario de una calle privada no permita el acceso de los automóviles, o que cobre precios de "monopolio" excesivamente altos; nuestra experiencia con la típica línea de ferrocarril con ánimo de lucro es que

se esforzó por inducir la inmigración y el desarrollo económico en su zona para aumentar sus beneficios, el valor de la tierra y el valor de su capital; y cada una se apresuró a hacerlo, para que la gente y los mercados no abandonaran sus zonas y se trasladaran a los puertos, ciudades y tierras atendidas por los ferrocarriles de la competencia. El mismo principio se aplicaría si todas las calles y carreteras fueran también privadas.⁹

Este comportamiento irresponsable sería imposible en cualquier caso, ya que

todo el mundo, al comprar una vivienda o un servicio de calles en una sociedad libertaria, se aseguraría de que el contrato de compra o de arrendamiento proporciona un acceso completo. . . . Con este tipo de "servidumbre" proporcionada de antemano por contrato, no se permitiría un bloqueo tan repentino, ya que sería una invasión del derecho de propiedad del propietario.¹⁰

Una vez introducido el concepto de privatización de calles, carreteras y autopistas, utilicémoslo ahora para evaluar el análisis de una cuestión relacionada: las tarifas de los seguros de automóviles.

TARIFAS DE SEGUROS DE AUTOMÓVILES

Smith y Wright (en adelante SW) se propusieron dos tareas principales.¹¹ La primera es explícita. Como indica el título de su artículo, se trata de explicar por qué los habitantes de Filadelfia pagan tarifas de seguro de automóvil más altas que los de otras ciudades de EE.UU. La segunda tarea es implícita, o al menos no es tan explícita. Se trata de añadir a la ya voluminosa literatura que trata de justificar los controles de precios sobre la base de la eficiencia económica. El resto de este documento se limitará únicamente a su segundo punto; mostrará que, aunque esté anticuado por la tradición, este intento bastante inteligente de justificar los controles de precios -sobre bases presumiblemente libres de valores- no tiene más éxito que cualquier otro.

¿Cuáles son los argumentos de SW? Sencillamente, sostienen que existe un equilibrio subóptimo (en el que Filadelfia y otras ciudades se han hundido), en el que las tarifas de los seguros de automóviles son tan elevadas que un número excesivo de conductores decide no acogerse a esta protección. Esto, a su vez, conduce a unas tarifas excesivamente altas para los que cumplen la ley, lo que disuade a los no aseguradores en primer lugar. ¿Y a qué se debe esto? Por la falta de cobertura de los accidentes de los no asegurados, que repercute negativamente en todos. En palabras de SW:

Cuando un conductor no asegurado o infrasegurado provoca un accidente, el perjudicado se verá obligado a cobrar de su propia póliza si el culpable no tiene recursos suficientes para indemnizar a su víctima. Por lo tanto, cuando hay un número importante de conductores sin seguro o con un seguro insuficiente, las compañías de seguros tienen que cobrar primas más elevadas para obtener una tasa de rendimiento determinada, y estas primas más elevadas pueden ser suficientes para disuadir a algunos conductores de contratar un seguro.¹²

La opinión de SW es que la sociedad debe romper este círculo vicioso. ¿Cómo hacerlo? Su recomendación de política pública es que el gobierno controle las tarifas de los seguros de automóviles, reduciéndolas hasta un nivel en el que incluso los infractores de la ley, bajo el actual sistema de "fracaso del mercado"¹³, decidan asegurarse. Entonces, todos podrán disfrutar de las tarifas más bajas y de las mejores condiciones de conducción que traerá consigo la reducción de la anarquía.

Para ser justos con SW, no afirman que esos controles de precios nos lleven necesariamente a este nirvana de equilibrios óptimos; sólo subrayan continuamente que "podrían" o "podrían" existir numerosos equilibrios; y que incluso si existen, sólo es "posible" que los controles (sobre el precio, la entrada, la cobertura, la ausencia de culpa, el riesgo asignado, etc.) puedan alcanzar una situación óptima. Son plenamente conscientes de la situación de California, donde los límites máximos de las tarifas parecen haber conducido a la retirada de las empresas de seguros, y no a la consecución de ningún equilibrio óptimo. Sin embargo, a pesar de su prudencia, este análisis presenta graves problemas, a los que nos referiremos a continuación.

1. SW considera que el "fracaso del mercado" es la causa subyacente del problema y que el control gubernamental es la solución. Afirman: "Con respecto a la eficiencia en el *laissez-faire*, nuestro modelo demuestra la posibilidad de un fallo del mercado en el mercado de los seguros de automóviles".¹⁴ "En este trabajo, hemos demostrado la posibilidad de un fallo de mercado en el mercado de los seguros de automóviles".¹⁵ ¿Pero cómo pueden hablar coherentemente de un fallo de los mercados o, más aún, del capitalismo del *laissez-faire*, en el contexto de las carreteras y calles de propiedad y gestión estatal? Su acusación es casi similar a la afirmación de que nuestro sistema de bienestar, o la seguridad social, representa un fracaso del mercado. Se trata claramente de un fallo del gobierno, no del mercado.

La realidad es que Estados Unidos sufre ahora un sistema de carreteras soviético. Aunque aquí y allá se puede encontrar una calle o un puente privado, la abrumadora mayoría de las arterias de transporte vehicular de nuestro país están bajo la autoridad del Estado.¹⁶ Así que si hubiera algún fallo en este sector de la economía, sería sorprendente que se debiera a los "mercados". Caracterizar el estado actual de las cosas como de "*laissez-faire*" es realmente muy exagerado.

2. SW parece haber seguido el consejo de Coase con respecto a la importancia de las instituciones.^{17,18} Su nota 5, por ejemplo, constituye un examen muy detallado de un detalle institucional bastante minúsculo. Pero esta preocupación es más aparente que real, como lo indica el hecho de que no tengan en cuenta los acuerdos institucionales estatistas que ahora marcan el sistema de carreteras de la nación.

Señalan que "unas pocas ciudades como Filadelfia y Miami tienen casi el cuarenta por ciento de sus conductores sin seguro".¹⁹ En el marco de los acuerdos institucionales actuales, no existe, por supuesto, ningún mecanismo automático de retroalimentación para penalizar a los gestores que permitieron que la situación se descontrolara tanto. En una industria

callejera competitiva, por supuesto, no cabe duda de que las empresas que se quedaran de brazos cruzados ante esta situación habrían quebrado hace tiempo y sus puestos habrían sido ocupados por otras más competentes.²⁰

3. El análisis de SW no tiene en cuenta las funciones sociales de un sector asegurador que funciona libremente. Al discriminar entre los clientes y cobrar más a los que tienen más probabilidades de presentar siniestros (por ejemplo, las personas que fuman, conducen sin cuidado o cuya edad, sexo, raza u otras características están correlacionadas con acciones peligrosas), tienden a reducir la incidencia de ese comportamiento antisocial. En el contexto actual, los conductores sin seguro son más propensos a crear accidentes que los asegurados; si se les negara efectivamente el acceso a las carreteras, como ocurriría con el *laissez-faire* de las autopistas, sin duda se reducirían las muertes por tráfico.

SW propone una plétora de políticas destinadas a perjudicar al sector de los seguros, pero es difícil ver cómo pueden mejorar el bienestar social dado que no han incorporado la contribución positiva de las empresas de seguros a este fin.

4. SW discute los equilibrios subóptimos en términos de que las primas altas disuaden a los pobres de asegurarse, mientras que las más bajas podrían animarles en este comportamiento, en beneficio general de todos los implicados. Tras criticar esta propuesta, ofrezcamos una alternativa. Estipulemos como un hecho que debemos regular las tarifas de los seguros de automóviles; quizás entonces, sería mejor exigir tarifas mínimas, no las máximas ofrecidas por SW. Es decir, en lugar de techos de precios, bajando los pagos, sugiramos, por si acaso, suelos de precios, subiéndolos. ¿Cómo podría justificarse esto, utilizando la metodología que debemos agradecer a SW?

Muy sencillo. Si se exigiera a las compañías de seguros que subieran sus tarifas, aún menos gente se aseguraría. Las tasas de no aseguramiento del 40%, que ahora son la excepción, se convertirían en la norma. En muchas ciudades se "alcanzarían" tasas de no aseguramiento del 80, 90 e incluso más del 95 por ciento. Esto convertiría las condiciones actuales de conducción en un auténtico caos, teniendo en cuenta el análisis del SW. Pero también tendría el efecto muy saludable de predisponer al electorado en contra de la actual gestión socializada de las carreteras, de modo que la privatización podría llegar a producirse. De ser así, tal vez la época de "perturbación" intermedia habría valido la pena.

Ahora bien, no estoy defendiendo ningún escenario de este tipo. Pero si esta *reductio ad absurdum* en favor de un precio mínimo no es menos viable desde el punto de vista teórico²¹ que las afirmaciones de SW en favor de un precio máximo, tiende a disparar aún más cualquier atractivo de este último.

UNA OBJECCIÓN

Las recomendaciones de política pública de este documento son muy radicales, especialmente en el contexto de la economía política actual. La solución que se ofrece aquí es la de un capitalismo de *laissez-faire* total: el gobierno no tendría absolutamente ningún papel que desempeñar en lo que respecta a las vías de circulación, aparte de la protección de la propiedad privada y la defensa del contrato. Al igual que los privatizadores radicales de la educación piden la separación de la escuela y el Estado,²² los privatizadores radicales de la oficina de correos piden la separación del correo y el Estado,²³ y los privatizadores radicales de la asistencia social piden un sistema de caridad completamente voluntario sin ninguna participación del Estado,²⁴ el presente documento recomienda la separación total de la carretera, la calle, el camino y la acera del gobierno. En estos otros casos, por muy controverti-

-dos que sean, al menos está muy claro lo que se defiende. No así, quizás, en el presente caso. Consideremos a este respecto la siguiente objeción:

En la base de este documento está el concepto de que la privatización de las carreteras es una solución impulsada por el mercado para el dilema de los seguros al que se enfrentan ciudades como Filadelfia. Sin embargo, la mayor parte del análisis específico se refiere a la cuestión de la privatización de la seguridad en estas carreteras. Quién construye y posee las carreteras no tiene nada que ver con los seguros. Quién es responsable de permitir a los conductores individuales en las carreteras sí lo tiene. El problema es que los conductores sin seguro son "autorizados" a circular por las carreteras por una fuerza de seguridad (la policía) que no puede detenerlos. . . . El autor parece decir que la privatización de las funciones de control resolverá el problema. Esto es muy diferente de la cuestión de la privatización de las carreteras en general (aunque obviamente está relacionada) y no tiene prácticamente nada que ver con la comparación con la colectivización de la tierra.²⁵

Aquí hay varias dificultades.

1. La prescripción de política pública que se ofrece aquí no se limita en absoluto a la "privatización de la seguridad en estas carreteras". La solución pasa por esto, pero también por mucho más; es decir, la privatización no se limita en absoluto a la vigilancia de las carreteras. Para resolver el problema de la deseconomía externa de los conductores mal asegurados, hay que privatizar toda la bola de cera.

La seguridad, sí, pero también toda la operación, incluida la compra de derechos de paso (no podría existir el dominio eminente bajo el capitalismo del *laissez-faire*), el vertido del hormigón, el establecimiento de las normas de circulación, el cobro por el uso de la carretera, el relleno de los baches, etc. Es como si yo abogara por la privatización total de la Oficina de Correos de EE.UU., o de una granja o fábrica soviética, y esto se interpretara como la promoción únicamente de la vigilancia privada de estas instalaciones.

2. Aunque es indudablemente cierto que "quien construye y posee las carreteras no tiene nada que ver con los seguros", esto no tiene por qué ser así en un régimen de libertad económica. Sencillamente, no hay ninguna razón para creer que un sector privado de seguros no tendría ningún papel que desempeñar en una época de propiedad privada de las carreteras. ¿Cómo podría funcionar? Una posibilidad es la fusión de una sociedad propietaria de carreteras y una empresa de seguros. Esto es algo que ahora mismo podría considerarse una fusión conglomerada,²⁶ pero que algún día podría considerarse vertical. Ello se debe a que (segunda posibilidad) ambos pueden trabajar juntos, como empresas en diferentes niveles de producción, hacia la creación del bien: la conducción segura. A menudo es difícil anticipar con precisión cómo funcionaría una industria recién privatizada, pero en un escenario, la empresa propietaria de la carretera basaría sus tarifas de usuario en la categoría de seguridad en la que un conductor fuera colocado por una compañía de seguros. Por ejemplo, si un automovilista no ha tenido nunca un accidente en veinte años y su compañía de seguros le cobra una tarifa baja, la empresa de carreteras podría cobrarle una tarifa más baja.

3. Aunque puede haber un problema cuando los conductores sin seguro son "permitidos" en las carreteras por una fuerza de seguridad (policía) que no puede detenerlos en algunas propuestas, el presente caso no es uno de ellos. Aquí, presumiblemente, el propietario de la autopista contrataría su propio cuerpo de policía,²⁷ y estos agentes estarían

plenamente facultados para negar la entrada a cualquier conductor obstinado o peligroso.

4. No es cierto que la privatización de las carreteras "no tenga prácticamente nada que ver con... la colectivización de la tierra". Al contrario, están íntimamente relacionadas. En efecto, en el marco de las actuales disposiciones institucionales del "socialismo vial",²⁸ todos los terrenos en los que se construyen carreteras, calles, aceras, etc., están colectivizados. Durante el apogeo del comunismo en Rusia, los comentaristas conservadores criticaban con gran regocijo las largas colas que se formaban en ese país para comprar alimentos. Pero, ¿es esto realmente muy diferente de los automovilistas que esperan en autopistas congestionadas como la "Expressway" de Long Island para consumir más transporte por carretera? Nuestro sistema de provisión de arterias de tránsito vehicular está tan soviético como la "industria" estalinista de comestibles. Ambos necesitan urgentemente una descolectivización.

CONCLUSIÓN

Puede haber competencia política en lugares como Vietnam del Norte y Cuba, pero en ausencia de libre empresa no puede haber competencia económica. Por ello, la privatización y la competencia están inseparablemente unidas. Sin la primera, la segunda es lógicamente imposible.²⁹ Pero esto se aplica a las carreteras y autopistas no menos que a las coles, la tiza y el queso. Quizá la contribución de este artículo sea mostrar que la competencia económica en las carreteras no puede tener lugar en ausencia de privatización, y que es esta falta, y no cualquier "fallo del mercado", la responsable de la difícil situación que aflige a ciudades como Filadelfia.

*El artículo apareció por primera vez como "Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls", *Competitiveness Review* 8, n° 1 (1998): 55-64.

1 Del mismo modo, mientras que existe una competencia real en lo que se refiere al relleno de los sobres, la medición del franco, etc., no puede haber una competencia real en lo que se refiere al correo de primera clase: está prohibido por ley. El monopolio postal impide dicha competencia, al igual que la propiedad estatal (prácticamente monopolio total) de las carreteras.

2 Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979); "Theories of Highway Safety", *Transportation Research Record* 912 (1983); y "Road Socialism", *International Journal of Value-Based Management* 9 (1966).

3 Walter Block, "Congestion and Road Pricing", *Journal of Libertarian Studies* 4, no. 3 (verano de 1980).

4 Véase T.S. Ashton, *An Economic History of England* (Londres: Methuen, 1955), pp. 78-81; Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", cap. 1 de este volumen; "Theories of Highway Safety"; y "Road Socialism". También Walter Block, "Public Goods and Externalities: The Case of Roads", *Journal of Libertarian Studies* 7, n° 1 (primavera de 1983); y Walter Block y Matthew Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights", *Journal Des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n° 2/3 (junio-septiembre de 1996); *Economist* 912 y "Watch This Airspace", *Economist* (22-28 de junio de 2002):14-21; W.T. Jackson, *The Development of Transportation in Modern England* (Cambridge: Cambridge University Press, 1916); Dan Klein, John Majewski, Christopher Baer, "Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797-1845", *Journal of Economic History* (marzo de 1993); ídem, "From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800-1860", *Essays in Economic and Business History* 11 (1993); Dan Klein y G.J. Fielding, "Private Toll Roads: Learning from the Nineteenth Century", *Transportation Quarterly* (julio de 1992); ídem, "How to Franchise Highways", *Journal of Transport Economics and Policy* (mayo de 1993); ídem, "High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time", *Policy Study* 170 (noviembre); Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); ídem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Inglaterra: Penguin, 1967); ídem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nueva York: Macmillan, 1973); William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970).

5 Me refiero a los carriles de circulación dentro de los modernos centros comerciales cerrados.

6 En el resto del mundo, fuera de EE.UU., donde los ferrocarriles han estado tradicionalmente a cargo del gobierno, a la gente le resulta igualmente difícil imaginar cómo podrían prestarse esos servicios de forma privada. Tal vez no conozcan la experiencia de Estados Unidos, donde no sólo las líneas interurbanas han funcionado con ánimo de lucro, sino que esto se aplica también al ferrocarril intraurbano. Por ejemplo, en Nueva York, las líneas Interborough Rapid Transit (IRT) y Borough of Manhattan Transit (BMT) (pero no la IND) fueron originalmente operadas por sus propietarios.

7 Los opositores a la privatización de las carreteras las imaginan situadas frente a cada casa de cada calle, con lo que el tráfico se paralizaría aún más de lo que funciona en la actualidad.

8 Para más información, véase James C. Nelson, "The Pricing of Highway, Waterway and Airway Facilities", *American Economic Review, Papers and Proceedings* (mayo de 1962); William Vickrey, "Review of Herbert Mohring", *Transportation Economics* (1982); A.A. Walters, "The Theory and Measurement of Private and Social Costs of Highway Congestion", *Econometrica* (octubre de 1961).

9 Murray N. Rothbard, *Reconstruction of Utility and Welfare Economics* (Nueva York: Center for Libertarian Studies, 1978), p. 204.
10 *Ibid.*

11 Eric Smith y Randall Wright, "Why is Automobile Insurance in Philadelphia So Damn Expensive", *American Economic Review* 82, no. 4 (septiembre de 1992).

12 *Ibidem*, p. 759.

13 *Ibidem*, p. 771.

14 *Ibidem*, p. 770.

15 *Ibidem*, p. 771.

16 Bajo la agricultura soviética, el 97% de la tierra cultivable estaba comunalizada; sólo el 3% se encontraba en explotaciones privadas, en su mayoría en forma de jardines que rodeaban las casetas de los trabajadores agrícolas. De todas las calles y carreteras de Estados Unidos, una cantidad muy superior al 97 por ciento está en manos del Estado; mucho menos del 3 por ciento es de propiedad privada.

17 Esto último aparece, casualmente, en el mismo volumen que su propio documento en discusión. Véase Ronald Coase: "The Nature of the Firm", *Economica* 4 (noviembre de 1937): 386-406; "The Problem of Social Cost", *Journal of Law and Economics* 3 (octubre de 1960): 1-44; "The Institutional Structure of Production", *American Economic Review* 82, no. 4 (septiembre de 1992): 713-19.

18 Véase también Douglass C. North, *Structure and Change in Economic History* (Nueva York: Norton, 1981); Oliver Williamson, *The Economic Institutions of Capitalism* (Nueva York: Free Press, 1985); Joseph A. Schumpeter, *Capitalism, Socialism, and Democracy* (Nueva York: Harper, 1950), p. 198.

19 Smith y Wright, "Why is Automobile Insurance in Philadelphia So Damn Expensive", p. 760.

20 Uno habría pensado que incluso una burocracia razonablemente competente habría sido capaz de evitar tales extremos de anarquía. Y, hasta cierto punto, esto es cierto. Es decir, algunos organismos gubernamentales lo han hecho mucho mejor que otros. El problema, sin embargo, es que los fracasos no se penalizan automáticamente, ni los éxitos (relativos) se recompensan automáticamente. Pero los mismos resultados se obtienen en todos los sistemas económicos sovietizados. No es casualidad, por ejemplo, que en el 97 por ciento de las tierras agrícolas sometidas a la colectivización sólo se cultivara el 75 por ciento de las cosechas, mientras que el tres por ciento de las tierras en manos privadas representaba el 25 por ciento de los productos agrícolas.

21 También existe la objeción a las prescripciones de política pública de la SW de que no pueden hacerse en un contexto libre de valores. Los controles de precios (del techo o de cualquier otra variedad) inevitablemente beneficiarán a algunos y perjudicarán a otros. Afirmar que las ganancias son mayores que las pérdidas implica necesariamente una comparación interpersonal de la utilidad, algo que no puede conciliarse con la *wertfreiheit* en economía. Sobre esto, véase Murray N. Rothbard, "Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics", *Occasional Paper no. 3* (San Francisco: Center for Libertarian Studies, 1977).

22 Sheldon Richman, *Separating School and State: How to Liberate American's Families* (Fairfax, Va.: Future of Freedom Foundation, 1994).

23 Edward L. Hudgins, ed. *The Last Monopoly: Privatizing the Postal Service for the Information Age* (Washington, D.C.: Cato, 1996).

24 Rothbard, *Por una nueva libertad*, pp. 142-70.

25 Esta objeción fue planteada por un árbitro anónimo.

26 En la actualidad hay algunos propietarios privados de autopistas.

27 Similar a la "fuerza policial" que ahora contrata Disney World para garantizar la seguridad de los clientes. 28 Bloqueo, "Socialismo de carreteras".

29 Por supuesto, puede haber competencia económica en la economía mixta. Pero esto se debe a sus elementos de mercado, no a los burocráticos.

CAPÍTULO 7

Comprometiendo lo Incompromiso: Límites de velocidad, desfiles y cigarrillos

La filosofía libertaria, política y económica se basa en el axioma de la no agresión.¹ Desde esta perspectiva, el único acto que debería estar legalmente prohibido es el inicio de la violencia contra los no agresores. Hay muchos que no están de acuerdo con este punto de vista. Algunos sostienen que deberían ser ilegales muchas más cosas; otros, que no todas las invasiones deberían serlo. Aunque los críticos pueden discrepar entre sí en muchas cuestiones, la mayoría tiene en común la creencia de que el capitalismo del laissez-faire es demasiado radical. Esta filosofía ha sido ampliamente tachada de extremista, fanática y de ocupar una posición en el espectro político al límite.

Hasta cierto punto, estas críticas son indudablemente ciertas, al menos en cierto sentido. El libertarismo es, en efecto, una filosofía de principios, y cualquier visión de este tipo debe parecer a algunos como rígida o inflexible. Sin embargo, la tesis de este artículo es que, al menos en algunas cuestiones, la libre empresa constituye en realidad un punto de vista moderado o de compromiso. En este caso, consideramos tres casos: las carreteras, los desfiles y el consumo de cigarrillos.

CARRETERAS

Existe un debate furioso, aunque erudito, sobre los límites de velocidad óptimos en las carreteras del país.² Ha tenido altibajos en las últimas décadas. Por un lado están los que defienden el mantenimiento de los límites de 55 mph en las autopistas. Entre ellos destacan los naderistas, que argumentan, entre otras cosas, que "la velocidad mata". Aunque el presidente Clinton firmó un proyecto de ley que permite a los estados publicar velocidades máximas más altas, a su discreción, se rumorea que lo hizo sólo a regañadientes. Detrás de estas opiniones hay una gran cantidad de datos empíricos que sugieren que un flujo de tráfico más rápido provoca un mayor número de víctimas mortales.³

El otro bando no está menos empeñado en defender su punto de vista. Uno de los argumentos se basa en la libertad, no en la cuestión pragmática de la seguridad: la gente debería tener derecho a hacer lo que quiera, a menos que sus acciones constituyan un "cruce de fronteras" explícito o una invasión física de otra persona o de su propiedad. Incluso si existe una correlación estadística entre las muertes y los límites de velocidad más altos (o ninguno), esto no equivale a la iniciación de la violencia. Porque ir rápido no es, per se, matar a alguien.⁴

Pero los defensores de la "libertad de velocidad" no dejan de responder a la afirmación de que un tráfico más rápido es peligroso. Argumentan que no es la velocidad, sino la variación de la velocidad lo que pone en peligro a los conductores.⁵ Por ejemplo, si todos los automovilistas viajan a una velocidad de entre 75 y 80 mph, será más seguro que si algunos circulan a 40 mph (el requisito mínimo típico de las autopistas) y otros, codo con codo, a 65 mph (los policías rara vez multan a alguien por exceso de velocidad de sólo 10 mph).

¿Cuál es el compromiso libertario entre estas dos posiciones incompatibles? La solución es privatizar todas las autopistas. 6 Con todas las autopistas, autovías, calles, carreteras, vías y otras arterias de tráfico en manos de empresarios privados, no habría necesidad de que el gobierno decidiera ningún régimen de velocidad. Al igual que el Estado no desempeña ahora ningún papel en relación con el color de los coches, o de los paños, o de los lápices de colores, y por tanto no hay necesidad de ninguna "decisión" pública en relación con estas opciones, el sector público se ausentaría por completo de la decisión relativa a la tasa de los automovilistas. Al igual que ahora no existe ninguna "política" de paños o lápices de colores por parte del gobierno de EE.UU., tampoco habría ninguna "política" de límites de velocidad. La privatización es el único compromiso verdadero. Cualquier otra "solución" sería arbitraria, limitándose a tomar los límites defendidos por una parte, sumarlos a los de la otra, y quizás, dividirlos por dos.⁷

Este compromiso de privatización es el único compatible con la perspectiva libertaria de los derechos.⁸ Desde ese punto de vista, la nacionalización gubernamental de la propiedad privada equivale a una toma de posesión,⁹ o, más exactamente, a un robo.¹⁰

Porque el único papel legítimo del gobierno¹¹ es proteger a las personas y sus bienes de las agresiones, y mientras los tribunales, los ejércitos y la policía son al menos relevantes para esta tarea, las carreteras no lo son.

PARADAS

Un problema similar en las carreteras se plantea con respecto a su uso para desfiles. Cualquier marcha organizada supone necesariamente una infracción del ámbito del tráfico de vehículos y peatones; y no existe ningún criterio de principio, no arbitrario, que pueda determinar sin ambigüedad si hay que dar el visto bueno a los automovilistas ordinarios, a un desfile del 4 de julio, a un maratón de Nueva York, a un desfile del día de San Patricio o a uno de los nazis que marchan en Skokie, Illinois.¹²

Los dos últimos casos, por supuesto, conducen a desafíos adicionales. ¿Se debe permitir a los organizadores excluir a los gays? Por un lado, el desfile pertenece a los organizadores, heterosexuales de ascendencia irlandesa. Si no quieren que los homosexuales (incluso los irlandeses) participen, eso debería ser cosa suya. Por otro lado, el evento tiene lugar en una propiedad pública, y los bisexuales y las lesbianas pagan impuestos para la creación, la conservación y el mantenimiento de las calles como todos los demás. ¿Debería permitirse a los nazis llevar sus pancartas en la vía pública, para indignación de la población judía de Skokie, muchos de los cuales llevan tatuajes de los campos de concentración alemanes, y mucho menos celebrar una marcha organizada? La Unión Americana de Libertades Civiles piensa que sí, basándose en la libertad de expresión que garantiza la primera enmienda. Hay quienes, por el contrario, piensan que el único destino adecuado para ese desfile sería la cárcel -o el infierno- por sostener y popularizar esos puntos de vista perversos.

Afortunadamente, la solución de compromiso libertaria es capaz de cortar este nudo gordiano de complejidades legales y morales como un cuchillo caliente a través de la mantequilla. De nuevo, ¡simplemente privatizar las calles! De un solo golpe se resuelve este intratable problema. Ahora no presenta más dificultad que el nulo problema de si los nazis, o los irlandeses, o los marcianos, para el caso, deben ser autorizados a alquilar una habitación de hotel, o un centro de convenciones, o cualquier otro lugar de reunión privado. Por supuesto que sí, todos y cada uno de ellos. Y pueden excluir a quien quieran, por la razón que sea, de su reunión esencialmente privada. Lo anterior es un problema sólo porque

hay personas privadas que se disputan el espacio público. No hay forma de resolverlo en condiciones de propiedad pública, ya que todas las partes privadas tienen la misma categoría en cualquier sistema jurídico basado en el Estado de Derecho.¹³ La única solución es rechazar una de las premisas básicas: la propiedad pública. Entonces, y sólo entonces, hay una resolución razonable de la cuestión.

Este compromiso, además, ahorra a generaciones de jueces el retorcerse en el viento, tratando de resolver lo irresoluble. Ahora mismo, afortunadamente, Estados Unidos no tiene una "política" de sujetapapeles. Deja estos asuntos estrictamente en manos de los particulares. En la actualidad, por desgracia, el Estado sí tiene un límite de velocidad en carretera¹⁴ y una política de desfiles. Ya es hora, ya es hora, de que apliquemos los principios de la libre empresa, que tan bien funcionan con los clips y los chicles¹⁵, a cuestiones tan polémicas como los límites de velocidad y las bandas de música.

CIGARRILLOS

Las mismas ideas pueden aplicarse a la normativa sobre el tabaco. Antes de analizar este nido de yeguas de filosofías jurídicas enfrentadas, hay que distinguir claramente entre el humo primario y el secundario. En el primer caso, el (supuesto) daño de los cigarrillos se limita al propio fumador; en el segundo, se extiende a otros y, por tanto, constituye una invasión.

Se podría pensar que en el caso relativamente sencillo del tabaquismo primario, las conclusiones serían claras: el consumidor (adulto) de productos del tabaco asume todos los riesgos de sus acciones. Ciertamente, sobre todo en esta época de advertencias obligatorias inspiradas por el gobierno¹⁶ sobre los peligros del tabaquismo, no se puede culpar a su puerta.

Otro argumento es que, especialmente en la era de la medicina socializada, perjudicar la propia salud es en realidad un "ataque" a los demás, ya que se verán obligados a asumir los costes de la posterior mala salud del fumador. En efecto, se trata de un intento de convertir el tabaquismo primario en el secundario. Superficialmente, al menos, lo consigue. Porque con este sistema, si me perjudico físicamente, te perjudico económicamente.

Pero esta es una conclusión totalmente falsa, al menos si se interpreta como la conversión exitosa de un problema primario (personal) en uno secundario (social). Porque toda la transferencia se basa en la institución de la medicina socializada. Sin ella, si me hago daño, no soy una carga para ti. Bajo el socialismo médico, ya que puedo exigirte un pago por hacerme daño, hay al menos un caso para que me impidas hacerlo; por ejemplo, se podría argumentar que está justificado que me prohíbas fumar. El hecho de que esto tenga una apariencia de lógica sólo proporciona una razón más para derogar los planes sanitarios socialistas.¹⁷

¿Qué pasa con el humo secundario, el verdadero humo secundario directo, en el que el consumidor afecta a otras partes, no haciéndoles pagar sus futuras (posibles) enfermedades, sino echándoles el humo a la cara y poniéndoles en peligro? Los economistas progubernamentales han manejado este problema de innegable invasión bajo la doctrina del "fracaso del mercado".¹⁸ Desde este punto de vista, el mercado ha fallado, por lo que el gobierno debe intervenir forzosamente para corregir las cosas. En este caso, el fallo específico es el humo secundario: otros, los no fumadores, serán víctimas de los humos y se les obligará a correr riesgos contra su voluntad.

La respuesta del estatismo ha sido prohibir directamente que se fume en determinadas zonas (hospitales, edificios públicos, vuelos, escuelas, etc.) y, en otros contextos, insistir en que se acordonen zonas concretas y se reserven para los no fumadores (por ejemplo, obligando a crear zonas especiales libres de tabaco).

¿Qué hay del otro lado de este debate? Los que se oponen a este nuevo régimen argumentan que fumar no es en absoluto parecido a dar un puñetazo en la nariz a alguien. Por un lado, la agresión física siempre ha sido reconocida como tal. Las agresiones físicas nunca han sido legales en ningún país.¹⁹ Y sin embargo, durante la mayor parte de la historia registrada, encender una colilla nunca estuvo totalmente proscrito. Sólo en estos tiempos hipersensibles "políticamente correctos" esta práctica se ha convertido en un problema.

Un segundo argumento es el de la causa y el efecto. El estado actual de los conocimientos médicos científicos no establece ninguna relación ininterrumpida entre el consumo de cigarrillos y el cáncer o el enfisema, etc., ni para los propios fumadores, ni mucho menos para las segundas partes. Lo uno no es condición suficiente ni necesaria para lo otro. Hay quienes se dedican a fumar toda su vida y nunca enferman, mientras que otros ni siquiera tocan la "vil hierba", ni viven ni trabajan cerca de quienes lo hacen, y sin embargo sucumben. (Por el contrario, todos los que reciben un puñetazo en la nariz sufren daños físicos.) Lo máximo que se puede afirmar de esta etiología es una correlación estadística: hay una mayor incidencia de enfermedades pulmonares entre los consumidores. Pero se dan disparidades similares, meramente estadísticas, en una plétora de casos.

Luego está el argumento de minimis. Incluso si algún día se descubre que hay un daño invasivo directo de este trimestre que no es meramente estadístico, puede ser mínimo. Es decir, puede ser similar al "daño" que emana de las ondas de radio, la radiactividad de bajo nivel (similar a la causada por los ladrillos, la arcilla, etc.) y la exhalación de dióxido de carbono que cada uno de nosotros realiza y sin la cual todos moriríamos.²⁰ La cuestión es que, aunque haya un daño directo a otras personas, para que la ley lo conozca debe ser "sustancial".

Hay personas a las que las exhalaciones de dióxido de carbono, los cables eléctricos aéreos, las ondas de radio, etc., les causan un daño grave e incluso mortal; sólo pueden vivir con seguridad en una tienda de oxígeno. Si se aventuran a salir, sufren grandes daños. Si lo hacen, ¿puede decirse razonablemente que otros -fumadores, exhaladores de dióxido de carbono (todos nosotros), usuarios de electricidad, etc.- han violado sus derechos? ¿Debemos, en efecto, detener la civilización para dar cabida a estas personas? ¿O deben correr el riesgo de aventurarse fuera de sus tiendas de oxígeno, de "correr el riesgo", por así decirlo? Coase, Demsetz y Posner aconsejarían al tribunal encargado de tomar esta decisión que no detuviera la civilización para mejorar la movilidad de estas personas.²¹ ¿Por qué? Porque los costes serían demasiado grandes. Después de todo, somos muchos más que ellos. Es cierto que cualquiera de ellos podría ganar más de lo que cualquiera de nosotros podría perder, pero cuando se realiza un análisis de coste-beneficio, la riqueza se puede maximizar no dando a estas personas una tienda de oxígeno al aire libre, por así decirlo.

El libertario estaría de acuerdo con esta conclusión, pero por razones muy diferentes: porque la gente normal se ha reservado el derecho a realizar precisamente este tipo de actividades cotidianas, y si los inválidos se aventuran a salir de sus refugios seguros, deben hacerlo por su cuenta y riesgo.²²

Entonces, ¿de qué se trata? ¿Fumar es una invasión o no?

Afortunadamente, no es necesario dar una respuesta a esta pregunta esencialmente empírica, científica y médica. Gracias a las cualidades comprometedoras y mejoradoras de

los regímenes de derechos de propiedad privada, es posible llegar a un compromiso entre estos dos puntos de vista amargamente contrastados.

Lo único que hay que hacer es privatizar prácticamente todos los espacios²³ interiores.²⁴ Con estos acuerdos institucionales, el compromiso (de principios) podría llevarse a cabo.²⁵ Cada propietario decidiría las normas sobre el consumo de tabaco por sí mismo, y luego competiría con todos los demás no por uno sino por dos motivos. En primer lugar, el antiguo, el suministro de un bien o servicio. Esto sería como antes. En segundo lugar, la competencia se produciría en función de lo bien que las normas sobre el consumo de tabaco maximizan los beneficios (por ejemplo, satisfacen a los clientes).

Por ejemplo, las tiendas de alimentos saludables competirían entre sí en cuanto a la calidad y el precio de sus verduras y sus normas de consumo de tabaco. Presumiblemente, se dejarían llevar por la "mano invisible"²⁶ para prohibir totalmente el consumo de tabaco.

Los bares y asadores, las boleras y las salas de billar seguirían compitiendo entre sí al ofrecer sus servicios exclusivos al público. También lo harían en lo que respecta a sus normas sobre el consumo de tabaco. Por el contrario, mientras que unos pocos podrían especializarse en la prohibición total del tabaco, como en la industria de la comida sana, la mayoría, presumiblemente, no interferirían en absoluto con la iluminación. Otros establecimientos comerciales podrían considerar que les interesa más tener horarios o zonas especiales para fumadores (¿las últimas horas de la noche? ¿los fines de semana?). Muchos hoteles disponen de habitaciones para fumadores y no fumadores. Muchos restaurantes acordonan zonas concretas en las que se practica este hábito. Todos estos tipos de establecimientos tienen algo en común: el deseo de obtener beneficios les animaría a adaptar sus normas sobre el consumo de tabaco -como todo lo demás- a los gustos de sus clientes. Se supone que los consumidores de comida sana se encontrarían en el extremo opuesto de los habitantes de los billares en cuanto a la apreciación y tolerancia del tabaco.

El mercado tiene ventajas en este caso, como en todos los demás. La libre empresa es muy flexible, capaz de crear normas para fumar que se ajusten a los deseos de prácticamente todos los clientes. Por el contrario, las políticas gubernamentales de "todo o nada" probablemente sólo satisfagan a la mayoría.²⁷

Lo bueno de este plan de compromiso de mercado es que la gente puede clasificarse según sus preferencias de consumo de tabaco. Los "abstemios" no tienen por qué aventurarse en emporios en los que se permita cualquier vestigio de fumar, aunque sea a tiempo parcial y en una zona reducida. Los consumidores de tabaco también pueden acudir a los establecimientos que acogen y apoyan estas opciones. Mientras el uso de cigarrillos en interiores no se defina como per se invasivo,²⁸ este compromiso puede satisfacer a mucha más gente que cualquier otra alternativa.

Esta propuesta de compromiso libertario tiene una virtud adicional: se ajusta a la apreciación y el apoyo "políticamente correctos" de las culturas minoritarias.²⁹ Resulta que los orientales de Norteamérica no se han dejado llevar por la diatriba antitabaco. Al contrario³⁰, siguen estando muy enamorados de esta práctica. En muchas ciudades, los izquierdistas políticamente correctos se han mostrado dispuestos a prohibir fumar en todos los establecimientos privados "abiertos al público". Esto demuestra que su odio al tabaco es más fuerte que su defensa de los derechos de las minorías oprimidas.

*Este capítulo apareció originalmente como "Theories of Highway Safety", Transportation Research Record #912 (1983): 7-10. El autor desea agradecer a David Kennedy, Anthony Sullivan y a los fideicomisarios de la Fundación Earhart el apoyo financiero necesario para escribir este artículo. Las opiniones expresadas en él reflejan, por supuesto, el pensamiento del autor.

1 Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982), pp. 85-96.

2 En 1995, el gobierno federal delegó la regulación de la velocidad a los estados.

3 Véase Gilbert Castle, "The 55 MPH Speed Limit: A Cost-Benefit Analysis", *Traffic Engineering* 45 (enero de 1976); L. Egmose y T. Egmose, "Speed Limits Save Lives", *Journal of Traffic Medicine* 14 (1986): 4-5; Thomas Forester, Robert F. McNow y Larry D. Singell, "A Cost Benefit Analysis of the 55 mph Speed Limit", *Southern Economic Journal* 50 (enero de 1984): 631-41; Richard Fowles y Peter D. Loeb, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 916-21; Philip E. Graves, Dwight R. Lee y Robert L. Sexton, "Statutes Versus Enforcement: The Case of the Optimal Speed Limit", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 932; Ezra Hauer, "Accidents, Overtaking, and Speed Control", *Accident Analysis and Prevention* 3 (enero de 1971); A. Hoskin, "Consequences of Raising the Speed Limit", *Journal of Safety Research* 17 (1986): 179-82; James Jondrow, Marianne Bowes y Robert Levy, "The Optimal Speed Limit", *Economic Inquiry* 21 (julio de 1983): 325-36; Dana Kemerud, "The 55 MPH Speed Limit: Costs, Benefits and Implied Tradeoffs", *Transportation Research* 17A (enero de 1983): 51-64; Charles Lave, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit", *American Economic Review* 75, no. 5 (septiembre de 1985): 1159-64; Sam Peltzman, "The Effects of Automobile Safety Regulation", *Journal of Political Economy* 83, no. 4 (1975): 677-725; Paul Sommers, "Drinking Age and the 55 MPH Speed Limit", *Atlantic Economic Journal* 13 (marzo de 1985): 43. Para una crítica, véase Walter Block, 1997. "Tobacco Advertising", *International Journal of Value-Based Management* 10, no. 3, (mayo de 1997): 221-35; ídem, "Theories of Highway Safety", *Transportation Research Record* #912 (1983): 7-10.

4 Del mismo modo, la posesión de un arma no es lo mismo que el asesinato, aunque exista una corrección positiva entre ambos.

5 Para más información sobre esta hipótesis, véase Lave, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit". Para una respuesta, véase David T. Levy y Peter Asch "Speeding, Coordination and 55-MPH Limit: Comment", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 913-15; Fowles y Loeb, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment"; Donald Snyder, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 922. Para responder a sus críticas, véase Charles Lave, "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Reply", *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989): 926-36. Véase también Nicholas J. Garber y Ravi Gadirau, *Speed Variance and Its Influence on Accidents* (manuscrito inédito; AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, D.C., julio de 1988).

6 Para responder a las objeciones de que esto es imposible, crearía el caos, no funcionaría, sería una abominación, o sería similar a la decisión de Salomón de cortar al bebé por la mitad y dar cada parte a dos madres contendientes, véase Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979); Daniel Klein, "The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America", *Economic Inquiry* (octubre): 788-812; Dan Klein, John Majewski y Christopher Baer, "Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797-1845", *The Journal of Economic History* (marzo de 1993): 106-22; ídem, "From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800-1860", *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191-209; Dan Klein, y G.J. Fielding, "Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century", *Transportation Quarterly* (julio de 1992): 321-41; "How to Franchise Highways", *Journal of Transport Economics and Policy* (mayo de 1993): 113-30; ídem, "High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time", *Policy Study* 170 (noviembre de 1993); Gabriel Roth, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nueva York: Macmillan, 1973); William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970).

7 Cualquier procedimiento de este tipo, además, fomentaría el comportamiento "estratégico": cada parte tendría un incentivo para exagerar su objetivo real, con el fin de que el juicio se ajustara más a sus propios deseos.

8 Véase al respecto Bruce L. Benson, "Land Use Regulation: A Supply and Demand Analysis of Changing Property Rights", *Journal of Libertarian Studies* 5, no. 4 (Otoño, 1981); Antony Flew, "Could There Be Universal Natural Rights?" *Journal of Libertarian Studies* 6, n° 3/4 (verano/otoño, 1982): 277-88; Tibor Machan, "Against Nonlibertarian Natural Rights", *Journal of Libertarian Studies* 2, no. 3 (Otoño, 1978): 233-38; Douglas B. Rasmussen, "A Groundwork for Rights: Man's Natural End," *Journal of Libertarian Studies* 6, no. 1 (Invierno, 1980): 65-76.

9 Richard Epstein, *Takings: Private Property and the Power of Eminent Domain* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1985).

10 Lysander Spooner, *No Treason* (Larkspur, Colo.: Pine Tree Press, [1870] 1966).

11 Si es que lo tiene. Para apoyar esta afirmación, véase Robert Nozick, *Anarchy, State, and Utopia* (Nueva York: Basic Books, 1974). Véase Epstein, *Takings*; para una crítica, véase Rothbard, *For a New Liberty*; Hans-Hermann Hoppe, *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics* (Boston: Dordrecht, 1989); ídem, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993); David Friedman, *The Machinery of Freedom: Guide to a Radical Capitalism*, 2ª ed. (La Salle, Ill.: Open Court, 1989); Bruce Benson, "Enforcement of Private Property Rights in Primitive Societies: Law Without Government", *Journal of Libertarian Studies* 9, n° 1 (invierno de 1989).

12 En ocasiones, cuestiones de este tipo pueden ser cuestión de vida o muerte. Gran parte de los enfrentamientos en Belfast, por ejemplo, se deben a la organización de desfiles rivales por parte de los católicos y los protestantes de esa ciudad. De hecho, la "temporada anual de desfiles" de Irlanda del Norte es la ocasión para el encono entre las dos facciones rivales.

13 Véase F.A. Hayek, *Law, Legislation and Liberty* (Chicago: University of Chicago Press, 1973).

14 Incluso cuando los federados ceden estas decisiones a los cincuenta estados, éstos siguen siendo parte del gobierno.

15 ¿Cuándo fue la última vez que cualquiera de estos productos apareció en las noticias como un problema?

16 Para el libertario, esto es una clara y presente violación del derecho a la libertad de expresión. Porque el derecho a hablar libremente implica también el derecho a mantener el silencio. En cuanto a las acusaciones de fraude contra las empresas tabaqueras, mientras no afirmen que los cigarrillos y los puros son "seguros", no se les debería hacer cargar con ninguno de los riesgos que conllevan. Y esto se aplica incluso en ausencia de tales advertencias, durante el tiempo en que no eran obligatorias. Sobre esto, véase Walter Block, "Coase and Demsetz on Private Property Rights", *Journal of Libertarian Studies* 1, n° 2 (primavera de 1977): 111-15.

17 Esta "lógica" también se aplica al consumo de alimentos grasos, a no cepillarse los dientes, a no hacer suficiente ejercicio, etc. Llevado a su conclusión lógica, la medicina socializada implica un mundo de Gran Hermano que te controla por tu propio bien.

18 Para los críticos de este punto de vista, véase Tyler Cowen, ed., *The Theory of Market Failure: A Critical Examination* (Fairfax, Va.: George Mason University, 1988); Jeffrey Rogers Hummel, "National Goods vs. Public Goods: Defense, Disarmament, and Free Riders", *Review of Austrian Economics* 4 (1990): 88-112; Ludwig von Mises, *Human Action* (Chicago: Regnery, 1966); Murray N. Rothbard, *Man, Economy, and State*, 2 vols. (Princeton, N.J.: D. Van Nostrand, 1962).

19 De jure, es decir. De facto, por desgracia, es un asunto totalmente diferente. Pero de jure es en sí mismo importante. Al menos muestra una dirección ideal para la ley, aunque no siempre se mantenga en el trabajo policial real o en las decisiones judiciales.

20 Murray N. Rothbard, "The Present State of Austrian Economics". Documento de trabajo del Instituto Ludwig von Mises (noviembre de 1992). Reimpreso en *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing, 1997), pp. 111-72. Reimpreso en *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 6, n° 1 (marzo de 1995): 43-89.

21 Véase Ronald Coase, "The Problem of Social Cost", *Journal of Law and Economics* 3 (octubre de 1960): 1-44; Harold Demsetz, "Toward a Theory of Property Rights", *American Economic Review* 57 (1976): 347-59; ídem, "Ethics and Efficiency in Property Rights Systems, in Time", en Mario Rizzo, ed., *Uncertainty and Disequilibrium: Explorations of Austrian Themes* (Lexington, Mass.: D.C. Heath, 1979); Richard Posner, *Economic Analysis of Law*, 3ª ed. (Boston: Little Brown, 1986). Para una crítica de estos tres economistas en particular, y de su "Derecho y Filosofía Económica" en general, véase Block, "Coase and Demsetz on Private Property Rights"; ídem, "Ethics, Efficiency, Coasean Property Rights and Psychic Income: A Reply to Demsetz", *Review of Austrian Economics* 8, no. 2 (1995): 61-125; Roy E. Cordato, *Welfare Economics and Externalities in an Open Ended Universe: A Modern Austrian Perspective* (Boston: Kluwer, 1992); Elisabeth Krecke, "Law and the Market Order: An Austrian Critique of the Economic Analysis of Law", ponencia presentada en la *Austrian Scholar Conference* del Ludwig von Mises Institute, Nueva York, 9-11 de octubre de 1992; Gary North, *Tools of Dominion: The Case Laws of Exodus* (Tyler, Tx.: Institute for Christian Economics, 1990); ídem, *The Coase Theorem* (Tyler, Texas, Institute for Christian Economics, 1992).

22 Véase John Locke, "An Essay Concerning the True Origin, Extent and End of Civil Government", Vols. 27-28, en Peter Laslett, ed., *Two Treatises of Government* (Cambridge: Cambridge University Press, 1960); Rothbard, *For a New Liberty*; Hoppe, *The Economics and Ethics of Private Property*.

23 Nadie, ni siquiera los extremistas antitabaco, alega que fumar sea una violación de los derechos al aire libre. Por eso, es habitual ver a los guardias de los adeptos al tabaco realizando estas prácticas a las puertas de hospitales, edificios de oficinas de universidades, etc., incluso en pleno invierno.

24 Bajo el anarquismo libertario, el problema está totalmente resuelto; no hay espacios públicos en absoluto, ni interiores ni exteriores; bajo el libertarismo de gobierno limitado, el problema no está totalmente resuelto, ya que habría, presumiblemente, algún espacio público interior (por ejemplo, dedicado a los tribunales, los ejércitos y la policía) pero al menos el problema estaría estrictamente confinado a estas pocas áreas.

25 Por el contrario, el compromiso "sin principios" sería permitir que toda o la mayor parte o gran parte de la propiedad pública permaneciera bajo el control del gobierno -ya sea la propiedad absoluta o la regulación- y luego, digamos, tomar la mitad de ella y permitir fumar y en la otra mitad no. O permitir que la "democracia" decida dónde se puede fumar y dónde no.

26 Suele asociarse con Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (Nueva York: Modern Library, [1776] 1965). Sin embargo, Murray N. Rothbard, *Classical Economics: An Austrian Perspective on the History of Economic Thought* (Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar, 1995), vol. 2, pone en duda esta vinculación.

27 Si eso. ¿Cuándo fue la última vez que unas elecciones se decidieron por esta única cuestión?

28 Ni siquiera la violencia explícita real puede definirse como invasiva per se. Esto no permitiría el sado-masochismo consensuado entre adultos, ni los torneos de boxeo, lucha, judo o karate, en los que cada participante acepta entrar en el ring, sabiendo que el objetivo mutuo es la imposición de una violencia (limitada). Esto también se aplica al presente caso. Nadie podría aventurarse en un establecimiento de propiedad privada en el que se indica claramente que está permitido fumar, y luego objetar lógicamente a esta práctica, como tampoco podría un boxeador quejarse legalmente de que le golpeen en el ring. Para un punto de vista alternativo y en mi opinión incorrecto sobre el "deporte masculino", véase Gary North, *Tools of Dominion: The Case Laws of Exodus* (Tyler, Texas: Institute for Christian Economics, 1990), p. 344.

29 Obviamente, esto es válido sólo para quienes valoran la corrección política.

30 Véase, por ejemplo, *British Columbia Report* 21 (agosto de 1996): 16.

CAPÍTULO 8

Carreteras e Inmigración

En los círculos libertarios se está produciendo un debate sobre la cuestión de la inmigración.¹ ¿Debería el gobierno restringir la inmigración o debería permitirse a la gente cruzar las fronteras internacionales con impunidad, sin ningún tipo de permiso o licencia concedida por el Estado? Consideramos esta cuestión en el presente capítulo, ya que las autopistas privadas podrían desempeñar un papel integral en su determinación.

Dado que este debate sobre la inmigración es totalmente intralibertario,² todas las partes estarían de acuerdo en estipular que, al menos idealmente, el gobierno no desempeñaría ningún papel en la propiedad y la gestión de las carreteras. Por lo tanto, asumimos que este es el caso, arguyendo.

¿En qué consiste el debate sobre la inmigración? Los contrarios a la inmigración sostienen que la libre inmigración equivale a una invasión, o a una integración forzada.³ Dado que toda la propiedad, no sólo las carreteras, sería propiedad de particulares en la sociedad libre, cualquier inmigración debe cruzar necesariamente los límites de los derechos de propiedad privada. Como tal, sin el consentimiento voluntario del propietario, la inmigración libre equivale a una invasión o a una integración forzada, algo que ningún defensor de la libre empresa podría apoyar. Esto debe distinguirse claramente de la libre circulación de bienes, dinero y capital a través de las fronteras nacionales. En estos últimos casos, existe un acuerdo mutuo entre el comprador y el vendedor, el consumidor y el productor, el prestamista y el prestatario, el ahorrador y el inversor.⁴ Los bienes, el dinero y el capital sólo cruzan las fronteras en estas circunstancias de mutuo acuerdo. En cambio, la inmigración no es un caso de voluntariedad de dos partes. Más bien, el inmigrante, por así decirlo, se instala en el país extranjero, sin que se requiera el permiso de ningún otro propietario privado de segunda parte.

¿Cuál es la posición del lado de la libre inmigración en este debate? En primer lugar, empieza por admitir la verdad absoluta de lo que se acaba de decir. Si toda la propiedad es privada, no hay margen alguno para este tipo de inmigración. Sin embargo, y este "sin embargo" es el quid de la cuestión, no toda la propiedad es privada en la actualidad.

Sorpresa, el malvado gobierno es dueño de grandes extensiones, principalmente en Alaska y al oeste del Mississippi, pero en todos los estados de la nación, sin excepción.⁵

Siendo este el caso, no se necesita el permiso de ningún propietario existente. La agricultura es un acuerdo unidireccional, no uno bidireccional, como el comercio o la inversión extranjera. Si los estadounidenses se comportan como ovejas y se niegan a cultivar estas zonas sin dueño, desafiando a su gobierno, no pueden tener ninguna objeción si los extranjeros muestran un poco más de iniciativa y coraje. Tampoco se puede objetar, desde la perspectiva antiinmigración, que los estadounidenses sean "realmente" propietarios de esas extensiones de tierra sin colonizar o, peor aún, que lo sea el gobierno. Porque seguramente es una premisa incontrovertida (al menos dentro de la comunidad libertaria) que la única fuente justa de derechos de propiedad privada es la agricultura familiar y, por tanto, cualquiera que interfiera con un agricultor que se dedica a sus negocios de forma pacífica es culpable de iniciar la violencia. Dado que no hay ninguna razón para distinguir entre los aspirantes a colonos extranjeros y los nacionales, desaparece el argumento para excluir a los primeros (o a los segundos, ciertamente) por motivos de invasión.

¿Cómo encaja este argumento con la institución de los caminos privados? Es sencillo. Supongamos que los colonos extranjeros se desplazan en helicóptero a un terreno sin dueño (es decir, reclamado por el gobierno) en, digamos, el centro de Wyoming, y comienzan a establecerse allí. ¿Pueden entrar en las carreteras privadas y tener acceso a la superficie de todo el país, de hecho, a toda América del Norte? ¿O se verán limitados a viajar en helicóptero (o en avión) cuando se aventuren a salir de su nuevo territorio?

Hay también una segunda forma en la que la cuestión de las carreteras privadas incide en la de la inmigración. Volvamos al escenario hoppeano de la propiedad privada total. Supongamos que un ciudadano estadounidense comprara, o llegara a poseer legítimamente, una vasta extensión de tierra en medio de Alaska o Nevada, miles de kilómetros cuadrados. Entonces invita, supongamos, a mil millones de chinos, o africanos, o sudamericanos, u otros extranjeros a venir a vivir y trabajar en su tierra. Al tratarse de una situación mutuamente acordada, no se puede hablar de invasión. Pero la pregunta sigue siendo la siguiente: ¿Estas hordas de personas estarían confinadas en estas tierras interiores o, aparte de los viajes en avión (con anfitriones dispuestos al otro lado de estos viajes), tendrían acceso a todo el territorio circundante a través de la red de carreteras, como en el caso de otras personas?

Así pues, llegamos a la misma pregunta desde ambas fuentes. Una, si los extranjeros se instalan por su cuenta en lugares apartados, y dos, si un propietario estadounidense invita a numerosos extranjeros a su territorio. ¿Podrá esta gente filtrarse por todo el país, como es la práctica de todos los demás, o se verá confinada, por la institución de la propiedad privada de las carreteras, a sus cabezas de playa?

Pero tal vez vayamos demasiado rápido al suponer alegremente que "todos los demás", todas esas otras personas que ya viven en el país de origen, tendrán plena libertad de circulación. Si no es así, es más fácil ver el camino que queda por delante en el que los recién llegados tampoco disfrutarán de estos privilegios.

Al fin y al cabo, aunque la discriminación racial (sexual, étnica, de orientación, etc., etc.) es bastante contraria a la ley del país, no contraviene en absoluto el libertarismo, la filosofía que ahora se debate.⁷ Entonces, ¿se permitirá la entrada de todos los grupos raciales, sexuales, étnicos, etc., en la red privada de carreteras, calles y autopistas, o no? Preguntamos, bajo el supuesto, al menos en la primera vuelta sobre esto, que los nuevos extranjeros serán tratados aproximadamente de la misma manera que los grupos minoritarios nacionales.

El problema de esta pregunta es que es muy difícil anticipar el funcionamiento del sistema de libre empresa en lo que respecta a la industria de la carretera o, de hecho, cualquier otra. Esta tarea es esencialmente empresarial, no económica. Si un artículo tan pedestre como los lápices pasara repentinamente del sector público al privado, las preguntas análogas surgirían rápida y furiosamente, sin que hubiera respuestas objetivas evidentes a la vista: ¿Cómo de largos, anchos, gruesos y pesados serían estos utensilios de escritura? ¿Llevarían gomas de borrar, y si es así, cómo, y si no, quién las suministraría? ¿Habría tiendas especializadas que vendieran lápices, o se comercializarían junto a otros materiales de oficina? ¿Cuánto costarían? ¿Qué beneficios se obtendrían con ellos? ¿Quién uniría la madera, el grafito y la goma entre sí, y cómo se reunirían en un solo lugar, dado que proceden de distintos extremos de la tierra?⁸ No tendríamos respuestas definitivas a ninguna de estas preguntas, salvo que deberíamos "esperar y ver" lo que el funcionamiento del mercado suscita. Sin embargo, si los bolígrafos hubieran estado siempre en el sector privado, podríamos intentar extrapolar la historia futura del lápiz a partir de ese ejemplo, y ésta es precisamente la táctica que adoptaremos en nuestro intento de predecir la probable reacción de una industria vial completamente privatizada a las preguntas sobre la discriminación en calles y carreteras que estamos tratando. Es decir, nos centraremos en una experiencia

relacionada y veremos si puede arrojar alguna luz, aunque sea turbia, sobre el posible funcionamiento futuro de las carreteras.

Una de las respuestas que podría discernirse es que la discriminación, en caso de producirse, tendría lugar probablemente sobre la base de un comportamiento incivilizado u obstinado, y no del mero color de la piel (a menos que ambos estuvieran altamente correlacionados, y que este último pudiera utilizarse como una variable sustitutiva barata o un indicador del primero). Incluso la policía estatista, a la que a veces se acusa de hacer "perfiles raciales", rara vez o nunca intercepta a una abuela negra. Más bien, tienden a centrarse en el subconjunto de esta población proporcionalmente más representado en las estadísticas de criminalidad: los varones de entre quince y veinticinco años, de cualquier raza (con la excepción de aquellos en esta cohorte de edad/género que son fácilmente identificables como alejados de los borrones de la policía de la nación, por ejemplo, los adolescentes varones que son chasídicos, o amish, o que llevan collares clericales). Sin embargo, por razones que no nos conciernen en este momento,⁹ grupos raciales y étnicos diferentes están representados de forma diferencial en cuanto a este tipo de comportamientos no deseados: los negros por la delincuencia común, los árabes y los musulmanes por el terrorismo.

Es seguro decir entonces, tanto como es seguro decir cualquier cosa sobre cómo funcionaría una hipotética industria de las autopistas en el futuro, que estos grupos serían más propensos a ser señalados para un mayor escrutinio antes de que se les permita salir a las autopistas privadas, y quizás en algunos casos incluso se les prohíba la entrada. Sí, los propietarios que rechazan a los clientes no obtendrían ciertos beneficios; la discriminación cuesta dinero a las empresas que llevan a cabo tales prácticas.¹⁰ Sin embargo, la presunción aquí es que estas pérdidas se verían compensadas con creces por una mayoría de clientes que pagarían y que apreciarían la seguridad añadida que se les garantiza.

Volvamos ahora a la pregunta con la que empezamos. Nos preguntamos si un número masivo de inmigrantes extranjeros podría tener el control del lugar bajo un régimen de propiedad privada de las carreteras. Mirando a través de las turbias nubes que necesariamente rodean estas cuestiones esencialmente empresariales, mi mejor conjetura personal es que esto dependería casi totalmente de su comportamiento. Si son trabajadores e industriales, buenos conductores seguros y no tienen un comportamiento delictivo, la respuesta más probable es que sí; si no, no.

Otra dimensión entra en juego con respecto al acceso por carretera. Ya hay comunidades cerradas que ponen a todos los aspirantes a entrar bajo un verdadero microscopio antes de permitir la admisión. Para acceder a estas calles privadas de escaso tráfico, hay que convencer a un guardia armado de su buena fe. A menudo, esto se refuerza con una llamada telefónica a la persona visitada. En estos lugares se acepta muy poco a los forasteros que quieren pasearse, ver casas, mirar escaparates, hacer turismo, etc.

En cambio, hoy en día, el nivel de examen de las principales arterias de tráfico es mucho menor. Esto podría implicar que el inmigrante extranjero o invitado podría encontrar más acogida en las autopistas que en las carreteras de la nación. Pero cualquier conclusión de este tipo está plagada de peligros, ya que las condiciones ceteris paribus no se dan en absoluto en la actualidad. En concreto, el mayor escrutinio de las comunidades cerradas es todo privado, mientras que el tratamiento más relajado, por no decir displicente (anonimato virtual para los automovilistas que no se distinguen negativamente) es casi por completo una práctica de la policía pública. Otra posible implicación, pues, de un sistema de carreteras totalmente privado podría ser una mayor atención a lo que hacen los clientes de todas las carreteras, sea

cual sea su capacidad de carga de tráfico. Esto tendría mayores implicaciones negativas para la libertad de movimiento de los recién llegados, y de las subcategorías de la población nativa con orientación criminal. Lo más probable, quizás, es que los propietarios de carreteras privadas inviertan en una mayor recopilación de información para los propietarios de vehículos que buscan el acceso a los barrios residenciales para aquellos que zumban por una autopista a setenta millas por hora.

Lo que nunca debe perderse de vista en cualquier análisis de este tipo es la alta probabilidad de que existan diferentes prácticas con respecto a estos problemas de seguridad en diferentes carreteras. Esto suele ocurrir con prácticamente todos los bienes y servicios producidos. Los empresarios de hamburguesas, coches, parques de atracciones, etc., son ahora libres de aplicar cualquier política y procedimiento que les parezca que puede maximizar los beneficios.

En la actualidad, estamos demasiado acostumbrados a las normas de circulación que emanan de Washington, D.C. En nuestra práctica actual de talla única, simplemente no hay margen para probar una cosa en una calle o avenida, y otra en otras. Por tanto, debemos tomar con un gran grano de sal cualquier política adumbrada anteriormente. Por supuesto, si hay una razón por la que algunas políticas son más rentables que otras (por ejemplo, más baratas, más acordes con los gustos de los consumidores, etc.), el mercado tenderá en esa dirección, penalizando a las empresas que no las sigan. Este último fenómeno es el único que nos permite especular a través de la niebla en el grano en que lo hemos hecho.

1 Walter Block, "Ethics, Efficiency, Coasean Property Rights and Psychic Income: A Reply to Demsetz," *Review of Austrian Economics* 8, no. 2 (1995): 61-125; Hans-Hermann Hoppe, *Democracy-The God That Failed: The Economics and Politics of Monarchy, Democracy, and Natural Order* (New Brunswick, N.J.: Transaction Publishers, 2001), pp. 159-60, n. 10; Walter Block y Gene Callahan, "Is There a Right to Immigration? A Libertarian Perspective", *Human Rights Review* 5, n° 1 (octubre-diciembre, 2003); Julian Simon, *The Economic Consequences of Immigration* (Oxford: Basil Blackwell, 1989); James L. Hudson, "The Philosophy of Immigration", *Journal of Libertarian Studies* 8, n° 1 (invierno, 1986): 51-62; David Gordon, "The Invisible Hoppe", *Mises Review* (invierno, 1997); Donald Boudreaux, "A Free Market Case Against Open Immigration?" *The Freeman* (octubre de 1996); Peter Brimelow, *Alien Nation: Common Sense about America's Immigration Disaster* (Nueva York: Random House, 1995); Patrick J. Buchanan, *The Death of the West: How Dying Populations and Immigrant Invasions Imperil Our Country and Civilization* (Nueva York: St. Martin's Press, 2002); William L. Anderson, "Immigration Quandary" (24 de junio de 2004), <http://www.mises.org/fullarticle.asp?control=567&id=68>. Véase también *Journal of Libertarian Studies* 13, n° 2 (1997) para otras contribuciones sobre este tema.

2 Esto, por supuesto, no significa negar que los no libertarios también discutan y debatan la cuestión; sólo se trata de afirmar que en estas páginas nos limitaremos a la que tiene lugar sólo entre los libertarios.

3 Ver sobre la antiinmigración, Hoppe, *Democracy-The God That Failed*, y Gordon, "The Invisible Hoppe".

4 Pero, véase, William Barnett II y Walter Block, "Saving and Investing", *New Perspectives on Political Economy* 3, no. 2 (2007).

5 Por ejemplo, el Estado y el Gobierno federal poseen el 95,8% de Alaska, el 87,8% de Nevada, el 75,2% de Utah y el 60,4% de Oregón; en cambio, al este del Misisipi las participaciones son más modestas. Por ejemplo, el 1,5% de Rhode Island, el 6,2% de Connecticut, el 6,3% de Massachusetts, el 7,4% de Delaware y el 7,6% de Maryland. En el conjunto de Estados Unidos, la cifra es del 39,8%. Véase al respecto: <http://www.nwi.org/Maps/LandChart.html>

6 Tal vez deberíamos decir "la mayoría" aquí, para incorporar al hecho de que podría haber comunidades cerradas, y otras instituciones que restringen estrechamente el acceso a su propiedad. Pero aún así, la pregunta sigue siendo: ¿se trataría a estos nuevos mil millones de inmigrantes de forma muy similar a los actuales habitantes del país?

7 Richard A. Epstein, *Forbidden Grounds: The Case against Employment Discrimination Laws* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1992); Walter Williams, "On Discrimination, Prejudice, Racial Income Differentials, and Affirmative Action", en *Discrimination, Affirmative Action and Equal Opportunity*, Walter Block y Michael Walker, eds. (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); Thomas Sowell, "Weber and Bakke, and the Presuppositions of 'Affirmative Action'", en *Discrimination, Affirmative Action and Equal Opportunity*, Walter Block y Michael Walker, eds. (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); Roy Whitehead y Walter Block, "Should the Government be Allowed to Engage in Racial, Sexual or Other Acts of Discrimination?" *Northern Illinois University Law Review* 22, n° 1 (otoño, 2001): 53-84; Roy Whitehead, Walter Block y Lu Hardin, "Gender Equity in Athletics: Should We Adopt a Non-Discriminatory Model?", *University of Toledo Law Review* 30, n° 2 (invierno, 1999): 223-49.

8 Para un tratamiento muy diferente, pero no totalmente ajeno, del lápiz, véase Leonard Read, *I, Pencil* (Irvington-on-Hudson, N.Y.: Foundation for Economic Education, 1958).

9 Para una explicación de este fenómeno, véase Richard J. Herrnstein y Charles Murray, *The Bell Curve: Intelligence and Class Structure in American Life* (Nueva York: Free Press, 1994); Michael Levin, *Why Race Matters* (Westport, Conn.: Praeger, 1997).

10 Véase Gary Becker, *The Economics of Discrimination* (Chicago: University of Chicago Press, 1957).

CAPÍTULO 9

La Oficina de Vehículos Motorizados

Recién llegado a Nueva Orleans desde Arkansas, una de las primeras cosas que hice tras instalarme fue intentar registrar mi automóvil y conseguir una matrícula de Luisiana (no puedo pasar por nativo con un vehículo de fuera de la ciudad).

Digo "intentar" deliberadamente, porque esta búsqueda, como resultó, fue toda una lucha. En mi primer intento, fui a la Oficina de Vehículos Motorizados de Luisiana, en Kenner, a veinticinco minutos de mi universidad. Vi una cola de unas treinta y cinco personas y me coloqué al final de la misma. Después de veinte minutos, sólo se había atendido a dos personas. Esto implicaba una espera de 330 minutos, es decir, cinco horas y media. Como no había traído ningún trabajo, volví corriendo a mi oficina, con el rabo entre las piernas.

Al día siguiente llegué con bocadillos y un libro para leer. Sólo había veinte personas delante de mí. Pensé que, al ritmo de ayer, sólo tardaría 200 minutos, es decir, algo más de tres horas.

Por suerte, estábamos en fila en forma de "serpiente", en lugar del sistema más habitual - popular en los "servicios" del sector público- de un grupo de personas esperando, por separado, a cada empleado. Al menos, no tuve que preocuparme de estar en la cola más lenta.

Pero, ¿alguna vez has estado de pie, intentando leer un libro, codo con codo con casi dos docenas de personas, confinadas, como sardinas, en un espacio de unos tres metros por tres metros? Para mí no era un picnic, y eso que soy un cachorro relativamente joven de sólo seis décadas; también había algunas personas realmente mayores en esa fila. Esto era un castigo cruel e inusual para ellos.

¿Por qué no podían darnos números por orden de llegada y dejarnos sentados mientras esperábamos? Además, ¿por qué se tarda tanto en atender a cada "cliente"? Y, si realmente es así, ¿por qué no contratar a unos cuantos empleados más, o más eficientes? Mejor aún, ¿por qué no simplificar el proceso? ¿Están los costes de oportunidad del tiempo de los habitantes de Nueva Orleans realmente tan cerca de cero? ¿Somos ganados? Si trataran tan mal a los presos, se amotinarian.

Pero el verdadero problema no está en ninguna de estas consideraciones. Es, más bien, que sencillamente no hay competencia para la prestación de servicios de licencia y registro. Si hubiera una alternativa (o dos) disponible, yo y al menos varios de mis compañeros de cola habríamos recurrido a un competidor con presteza.

La dificultad es que hemos adoptado el viejo sistema soviético de economía en nuestro llamado sector "público". En la vieja y mala URSS, había largas colas de espera para casi todo. En el país de la libertad y el hogar de los valientes, hemos sovietizado cosas como la Oficina de Vehículos de Motor, la Oficina de Correos y una miríada de otras burocracias gubernamentales.

Ya es hora, hace mucho tiempo, de privatizar estos últimos vestigios del socialismo, y permitir que los vientos de la libre empresa se lleven estas telarañas de ineficiencia. La razón por la que tenemos pizzas, papel higiénico, zapatos, etc. razonablemente buenos -y no tenemos que esperar horas por ellos- es porque hay competencia en estas industrias. Los empresarios que no pueden hacerlo se ven obligados a cambiar el error de sus métodos a través de nuestro maravilloso sistema de pérdidas y ganancias. Si no pueden, se ven obligados a quebrar, y otros, más capaces, están dispuestos a ocupar su lugar. La "mano invisible" de Adam Smith garantiza la calidad del servicio allí donde reina la competencia.

En efecto, mi segunda espera duró sólo una hora y cuarenta y cinco minutos. La cola avanzó más rápido de lo que yo pensaba. Tuve "suerte". (Furioso, escribí este artículo de opinión mientras esperaba en la cola). Ahora soy el orgulloso propietario de una flamante matrícula de Luisiana.

Parte III:

Proceso

CAPÍTULO 10

Privatizar las Autopistas Públicas¹

En todo Estados Unidos, más de cuatro millones de carreteras, calles y autopistas unen ciudades y estados y permiten a los ciudadanos trabajar, viajar y comprar. Los estadounidenses disfrutan de una libertad y una comodidad sin precedentes, ya que toda nuestra economía depende directamente de esta movilidad. Esto hace que toda la nación sea, de hecho, una gigantesca cadena de montaje para la producción y el transporte de mercancías. Debido a la importancia del sistema de transporte estadounidense, muchos creen que sólo el gobierno puede poseerlo y gestionarlo. Esto no es así. La privatización del sistema público de carreteras proporcionaría eficiencia económica y otros beneficios.

La propiedad privada, que incluiría carreteras competitivas propiedad de personas y empresas que pueden cobrar peajes, permitiría que el incentivo del beneficio beneficiara a los consumidores, como ocurre en otros ámbitos de nuestra vida. Veríamos los resultados en un aumento de la seguridad, una reducción de la congestión del tráfico y, por supuesto, un ahorro de impuestos.

La red de carreteras públicas es un ejemplo excelente de empresa pública de gran tamaño, con una gestión poco rigurosa y una costosa carga para los contribuyentes. Las carreteras públicas sufren los problemas de la congestión del tráfico urbano, el mal mantenimiento y el elevado número de víctimas mortales. Las exigencias a los sistemas de carreteras cambian continuamente en una sociedad en la que en meses puede aparecer un nuevo centro comercial, un complejo de oficinas o una zona residencial.

Según la Asociación Americana de Obras Públicas, los estadounidenses pasan más de dos mil millones de horas atascados en el tráfico de las carreteras urbanas cada año. La Administración Federal de Carreteras (FHA) calcula que en los próximos veinte años los desplazamientos por las carreteras públicas aumentarán en dos tercios, añadiendo aún más tensiones a un sistema ya sobrecargado. La FHA también calcula que más de 234.500 millas de carreteras estadounidenses están en mal o mediocre estado.

Cada año, miles de personas pierden la vida en accidentes de carretera. Los accidentes mortales se atribuyen a la velocidad del vehículo, la intoxicación del conductor, la falta de normas de seguridad o los fallos mecánicos. Estas son causas próximas, pero la gestión y el control del gobierno son también factores importantes. Aunque siempre habrá algunos accidentes, mientras los clientes quieran seguridad, los propietarios privados competirán por ofrecerla. Si un buen historial de seguridad en una carretera atrajera a los clientes, a los propietarios les interesaría proporcionarla.

Los propietarios de las compañías aéreas conocen la importancia de la seguridad y del mantenimiento regular de sus aviones, ya que se enfrentan a las consecuencias cuando la seguridad falla. Si se cree que la causa es de la aerolínea, los clientes eligen otra compañía. Por ello, el transporte aéreo es extremadamente seguro. Pero el actual monopolio de las carreteras significa que no hay ningún incentivo monetario para que el gobierno mejore su historial de seguridad. La gente tiene que conducir independientemente de la seguridad de la carretera.

CONGESTIÓN DEL TRÁFICO

Otra de las principales preocupaciones del sistema público de carreteras es la enorme congestión en muchas de las zonas urbanas y sus alrededores durante las horas punta. Esto no sólo conduce a la agravación y el desperdicio de gasolina mientras se está al ralentí en el tráfico, sino que también constituye una inmensa pérdida de tiempo y productividad. Según el representante Thomas Petri, presidente del Subcomité de Transporte de Superficie de la Cámara de Representantes en el 104º Congreso, si cada conductor de Federal Express y United Parcel Service sufre retrasos en el tráfico durante cinco minutos al día, el coste asciende a 40 millones de dólares en el transcurso de un año. Si se multiplica esta cifra por todos los conductores de Estados Unidos, se obtiene un indicador aproximado del coste para la sociedad.

El gobierno ha ideado formas de abordar el problema del tráfico, pero ninguna ha funcionado. Por ejemplo, el gobierno federal ha pedido a los empresarios que escalonen las horas de trabajo de sus empleados para que el tráfico que llega a las zonas urbanas se reparta más. En algunos estados se han construido carriles especiales para vehículos de alta ocupación con un gran coste. Para muchos conductores, la incomodidad o la inviabilidad de compartir el coche anula el beneficio de tal artificio.

Los propietarios de las autopistas privadas ofrecerían sin duda tarifas más baratas en las horas de menor afluencia, lo que supondría un incentivo monetario para el escalonamiento de las horas de trabajo. Con las autopistas actuales, los gobiernos también podrían emplear este procedimiento. Pero en lugar de cobrar más a los viajeros en horas punta, el Estado suele cobrar menos. Es habitual reducir el precio para los viajeros habituales que compran fichas para cuarenta o más viajes al mes. Estos son precisamente los usuarios de carga máxima que contribuyen a la congestión.

Otras soluciones que el gobierno ha ideado son las calles de un solo sentido y la limitación de los giros en las zonas más transitadas. Aunque se pretende reducir el tráfico, los efectos secundarios suelen ser los contrarios. Las restricciones pueden requerir rutas tortuosas y los conductores pueden acabar conduciendo más. Esto aumenta la cantidad de kilómetros conducidos en ciertas áreas dentro de un período de tiempo limitado.

En el marco de la propiedad privada, el constructor de una carretera querría asegurarse los mayores beneficios con el menor coste. El constructor tendría en cuenta a las empresas y los residentes situados cerca de la carretera. Un sistema en el que los propietarios del transporte trabajasen en cooperación con la industria y los residentes fomentaría la eficiencia, así como los beneficios para el propietario de la carretera.

El propietario de una autopista privada tendría que satisfacer al cliente para obtener beneficios. El propietario gubernamental (público) de la carretera, el político, suele ser capaz de dar un mal servicio al cliente y no necesita satisfacer al votante para recibir dinero. Si la empresa pública es demandada por negligencia, el responsable no paga directamente; todo el dinero sale de los ingresos fiscales generales. En el caso de la propiedad privada, el propietario debe pagar. Por lo tanto, hay muchos más incentivos para que el propietario privado preste un buen servicio.

Hoy en día es difícil imaginar un sistema privado de carreteras porque el gobierno ha sido propietario de casi todas las carreteras durante la mayor parte del siglo XX. Pero en Anaheim (California), más de 30.000 conductores utilizan los nuevos carriles 91 Express Lanes, una autopista de peaje automatizada de diez millas.

La 91 Express Lanes fue desarrollada, financiada y operada por la Compañía de Transporte Privado de California (CPTC) en respuesta a la frustración de los automovilistas por la cantidad de tráfico en la autopista de Riverside (ruta 91). La autopista de peaje se construyó sin un dólar de fondos estatales o federales. Es la primera autopista de peaje totalmente automatizada del

mundo, es el primer ejemplo de tarificación de la congestión en América y es la primera autopista de peaje financiada privadamente en Estados Unidos en más de cincuenta años. "Estamos viendo una tendencia constante y ascendente tanto en el uso de los carriles exprés como en el crecimiento de nuestra base de clientes", dice el director general del CPTC, Greg Husizer.

Sí, los propietarios privados deberían poder gestionar el sistema de autopistas y ofrecer el mismo nivel de eficiencia que son capaces de ofrecer en otros aspectos de nuestras vidas. Con Express Lanes 91, podemos ver en un microcosmos la mejora que podría lograrse con la propiedad privada de las autopistas.

1 Michelle Cadin y Walter Block, "Privatize the Public Highway System", *The Freeman* 47, n° 2 (febrero de 1997): 96-97.

CAPÍTULO 11

Calles Urbanas Sostenibles

La privatización de todos los bienes y servicios satisfará a los consumidores de forma mucho más eficaz que si se permite que su gestión siga en manos del Estado, bajo la disposición socialista. Si algo hemos aprendido de la caída del sistema económico de la URSS es eso. Y lo que es más controvertido, las calles de las ciudades no son una excepción a esta regla general. También pueden ser mal gestionadas por el gobierno municipal, o gestionadas de forma más eficiente a través de las instituciones de la propiedad privada y la competencia. Lo que la sociedad necesita es un sistema en el que los empresarios sean recompensados por promover la soberanía del consumidor, y penalizados por no satisfacer a los clientes. El voto en las urnas apunta quizás en esta dirección general, pero es engorroso: las elecciones se celebran sólo cada cuatro años, y el electorado suele tener la posibilidad de elegir entre sólo dos o tres opciones. En cambio, el "voto del dólar" se produce todos los días, y puede centrarse con gran detalle en opciones a nivel micro; puede distinguir entre sabores de helado y colores de camisetas. También puede premiar y penalizar a los propietarios individuales de las calles, tendiendo a garantizar un mejor rendimiento por su parte.

INTRODUCCIÓN

Este capítulo está dedicado a la exploración de la mejor manera de privatizar las calles de la ciudad. Entre las alternativas: regalarlas o venderlas a personas concretas (por ejemplo, a quienes viven en ellas, trabajan en ellas o transitan por ellas) o subastarlas al mejor postor. Además, se pueden enajenar por partes, por ejemplo, en tramos de unos 30 metros, o en su totalidad, por ejemplo, Broadway en Manhattan va a una empresa, o, alternativamente, se pueden empaquetar en tramos de barrio, por ejemplo, todas las calles de Greenwich Village acaban bajo el control de una sola entidad comercial, todas las del Upper East Side a otra. (Utilizo ejemplos de la ciudad de Nueva York, ya que ésta es quizás la localidad más conocida del mundo).

Para la mayoría de los estudiosos, esta exploración parecerá ridícula, idiosincrática o incluso maniática. ¿Privatizar las calles? "¿Qué sustancia controlada es una persona que trabaja bajo la influencia, que incluso plantearía tal cuestión, por no hablar de intentar abordarla con sobriedad?", será la probable reacción de la mayoría de los economistas urbanos.

Sin embargo, persistimos en nuestra locura. (Esto lo digo con sarcasmo. No me disculpo en absoluto por intentar aplicar lo que hemos aprendido sobre la mejor manera de suministrar coches y tiza y queso y ordenadores -a saber, la libre empresa- a un bien análogo, las carreteras). No vamos a defender aquí la empresa privada en lugar de la pública en general. Ya existe una amplia literatura sobre la privatización.¹ En ella se defiende el argumento smithiano² de que podemos organizar un sistema económico de forma más eficaz mediante la descentralización basada en la propiedad privada, la fluctuación libre de los precios y los mercados sin trabas que la centralización, la burocracia y los mandatos.³

Tampoco vamos a repetir los argumentos a favor de las carreteras privadas en lugar de las públicas en particular. Ya existe un conjunto relativamente amplio de trabajos (dada la impopularidad admitida del argumento) que intenta justificar esta empresa.⁴ Es decir, demuestra

que las calles, carreteras, autopistas, puentes, túneles y otras vías vehiculares privadas son factibles, viables, no violan ningún código científico o ético y, de hecho, fueron la práctica histórica, no la excepción. Demuestra los beneficios en términos de reducción de las víctimas mortales del tráfico, disminución de la congestión automovilística (es más probable que se aplique la tarificación de la carga máxima, que todavía ha eludido a los gestores de carreteras del sector público) y más eficiencia. Si el socialismo no puede funcionar en Cuba, Corea del Norte, Alemania del Este o la U.R.S.S., ¿por qué habría que suponer que funcionaría adecuadamente en las carreteras de cualquier nación o en las calles de sus ciudades? Esta literatura, además, se ocupa de cuestiones como el dominio eminente, la bancarrota, la invasión (un propietario de una carretera privada rodea un domicilio con hormigón y no permite el acceso o la salida), el monopolio, el barrido de las calles, la especulación, la vigilancia, los semáforos, el tratamiento de las malas condiciones meteorológicas, los conductores borrachos, etc.

También es importante saber que existen numerosos ejemplos en el mundo real de calles privadas que funcionan con gran eficacia. Entre ellos se encuentran las calles privadas de San Luis; las calles internas de los centros comerciales (incluso los pasillos de las tiendas de comestibles y de los grandes almacenes pueden considerarse a este respecto); las comunidades cerradas de todo el mundo y las carreteras rurales propiedad de asociaciones de propietarios en Finlandia y Suecia.⁵ Contrasta las calles privadas de Disney World con las del famoso Central Park de Nueva York; no es casualidad que las primeras sean seguras para los transeúntes, mientras que las segundas han sido escenario de numerosos asesinatos y violaciones.

Sí, otro artículo en esta línea seguiría teniendo un alto producto marginal, dado que en la actualidad todavía no hay iniciativas de carreteras totalmente privadas. (Las autopistas cuasi-privadas que ahora funcionan en Virginia y California no son una excepción. El objetivo de la privatización de las carreteras es poner las vías vehiculares totalmente en manos de la empresa privada; en estos casos, el Estado sigue siendo el propietario último). Por otra parte, apenas se ha trabajado en la cuestión práctica de convertir el actual colectivismo que caracteriza la gestión de las carreteras en libre empresa. Esto también merece ser considerado, tanto porque puede hacer avanzar el análisis de las calles privadas, como porque puede ofrecer, como se verá, interesantes perspectivas económicas propias. A esta tarea nos dedicamos ahora.

PRIVATIZACIÓN

¿Cuál es, pues, el mejor proceso para convertir las vías públicas en privadas, estipulando, aunque sólo sea por el bien del argumento, que no se trata de una búsqueda quijotesca, que puede funcionar, si se pone en práctica?

Hay varias opciones. En primer lugar, abordemos la cuestión de si estos recursos deben ser entregados a la ciudadanía, o vendidos a ella. Los argumentos a favor de la primera opción parecen claros: son los ciudadanos los que han invertido sus recursos en la creación de las carreteras en primer lugar, no el gobierno. Es cierto que el Estado fue la causa próxima del gasto, pero, en última instancia, el dinero provino del sufrido contribuyente. De hecho, el Estado no tiene dinero propio, más allá del obtenido de los ciudadanos. Además, es el gobierno, si estamos en lo cierto en nuestro análisis subyacente, el responsable de los problemas del socialismo de carretera en primer lugar. A la institución culpable le vendría especialmente mal recoger los frutos de la corrección de los problemas que ella misma creó. La cuestión es que, si se venden las carreteras, los ingresos se entregarán a la administración de la ciudad, el último grupo de personas que los merece.

Dado que rechazamos la venta y favorecemos los regalos, ¿quiénes son los dignos receptores? Se nos ocurren inmediatamente varios: los que circulan por las calles (o las utilizan

de otro modo), los que viven o trabajan en los edificios circundantes y los propietarios de estos edificios. ¿Cómo se pueden conciliar las reivindicaciones de estos distintos candidatos? ¿Cómo se pueden clasificar, de modo que los que tienen una mayor tengan proporcionalmente más derechos de propiedad que los que tienen una menor?

Afortunadamente, existe una teoría que puede dilucidar estos problemas. Puede que no dé respuestas definitivas con una precisión de cuatro decimales, pero al menos puede apuntar en una dirección adecuada. La teoría es la del libertarismo, que se basa en los derechos de propiedad privada y en la propiedad privada; esto puede utilizarse fácilmente como medio para determinar cómo los recursos no poseídos pueden pasar de ese estado al control humano. De nuevo, no justificaremos esta perspectiva, sino que la aplicaremos al caso que nos ocupa.⁶

¿Cómo funcionaría? En primer lugar, si se diera el caso de una calle de propiedad privada arrebatada a sus legítimos propietarios y llevada al sector público (por ejemplo, la nacionalización o, en este caso, la municipalización), quienes tendrían el primer derecho sobre ella serían sus antiguos propietarios.⁷ Por ejemplo, en el caso de la ciudad de Nueva York, si bien nunca hubo calles privadas condenadas por el Ayuntamiento, hubo otros dos medios de transporte que sí lo fueron: la Independent Rapid Transit Corporation (IRT), y la Brooklyn-Manhattan Transit Company (BMT). Cuando se privaticen, se devolverán a sus antiguos propietarios, no a los que viajaban por ellas, ni a los que vivían junto a ellas, ni por encima ni por debajo de ellas, ni siquiera a los que poseían esas propiedades circundantes. Tomando prestada una hoja de esta experiencia, entonces, los primeros reclamantes de las calles públicas son los contribuyentes que se vieron obligados a financiarlas. Estos son los verdaderos y legítimos propietarios de las calles: los que las pagaron.

Supongamos, sin embargo, que la identidad de estas personas se ha perdido en la antigüedad.⁸ ¿Qué otra "parte interesada" tendría entonces el siguiente mejor interés en estas propiedades?

Una forma de discernirlo es preguntarse, no como hacemos ahora, "Dado el statu quo, ¿cómo repartimos las calles?", sino, más bien, "¿Cómo sería el mundo ahora si el gobierno de la ciudad nunca se hubiera hecho cargo de las calles municipales, sino que hubiera permitido que esta industria se desarrollara puramente bajo las restricciones de la libre empresa?" Si no hubiera habido intervención del gobierno, lo más probable es que los terrenos hubieran sido reclamados, y las calles construidas, por empresas viales privadas. Esta fue, al menos, la experiencia en la Europa medieval y en la América del siglo XVIII. Aunque sólo se trata de una especulación - digamos que se trata de una suposición -, un candidato razonable serían los propietarios de los terrenos situados junto a la calle. Esta sería una forma de que el mercado "internalizara la externalidad" que de otro modo podría surgir de la diferente propiedad de la calle y de la propiedad vecina. En la medida en que esto es cierto, tenemos otro conjunto de candidatos a la propiedad de la calle: aquellos cuya propiedad colinda con la calle.

¿Se aplicaría esto también a los inquilinos de estos edificios? Ni mucho menos. Los inquilinos no son demandantes de rentas residuales; no tienen ningún derecho sobre el inmueble en cuestión, per se. Sus derechos se limitan al uso de estos servicios durante un tiempo determinado. No es posible que tengan derecho a la propiedad en cuestión, y mucho menos a la propiedad de siglos, décadas o incluso años atrás.

¿Y qué pasa con el hecho de que estas propiedades hayan cambiado de manos docenas de veces a lo largo de los años desde que se trazaron y construyeron las calles? El nuevo o los nuevos propietarios adquieren todos los derechos sobre la propiedad, los reconocidos por la ley en su momento y, también, los que no lo estaban, por ejemplo, que la propiedad de un inmueble contiguo confiriera un derecho sobre la calle colindante.

Otra forma de discernir quién tiene derecho a la propiedad de la calle se basa en la propiedad de la misma. De nuevo, como nos llevaría demasiado lejos explicar o justificar tal procedimiento, nos contentaremos con aplicarlo. Un mínimo de derecho es captado automáticamente por aquellos que "mezclan su trabajo" con una propiedad no poseída (o, en este caso, poseída ilegítimamente o indebidamente por el Estado). De este modo, todos los que han transitado por la calle por esa sola razón obtienen un derecho de propiedad sobre ella. Es aquí donde los inquilinos de los edificios contiguos pueden hacer su reclamación: no como inquilinos en sí, sino, más bien, como personas que se desplazan entre sus casas y sus lugares de trabajo.

A primera vista, esto crea más problemas de los que resuelve. Porque hay muchísimas personas que han ido a pie, en coche, en taxi, en caballo, en bicicleta, en moto, etc., por las calles de Manhattan, por ejemplo. Sería un verdadero "desayuno de perros" determinar quién tiene una reclamación legítima y quién no sobre esta base. La gente no guarda sus traslados en autobús, ni las facturas de los taxis, que, incluso en el mejor de los casos, sólo serían la verdadera punta del iceberg de las pruebas del uso de la carretera. Las facturas de gasolina en Manhattan, o en los distritos circundantes, también servirían sólo como la más indirecta de las pruebas de uso de cualquier calle específica.

En estas condiciones, la evaluación más precisa podría derivarse de una aproximación. Es decir, podemos suponer que todos los residentes de Manhattan utilizan sus calles en un grado determinado, llamado X, y los de las zonas circundantes en un grado menor, digamos, X/3. O, como aproximación, que todos los habitantes de toda la ciudad (o cada uno de los residentes de los cinco distritos) son los legítimos propietarios de todas sus respectivas calles.

A partir de estas consideraciones, nos encontramos con dos implicaciones muy diferentes y, por tanto, con dos formas muy distintas de distribuir las vías públicas entre los ciudadanos. Por un lado, los propietarios de la vía son dueños de la misma; por otro, todos los miembros de la sociedad son dueños de una parte quotal cada uno.

Pero sólo hemos empezado a encontrar complicaciones. Otra de ellas se refiere a cómo se repartirán las propiedades en función de uno u otro criterio. Pensemos en una calle larga de Manhattan, por ejemplo Broadway, que recorre toda la isla. Supongamos que hay 10.000 propiedades distintas que lindan con esta avenida. ¿Cada uno de esos 10.000 propietarios asume el control de 1/10.000 de toda la vía? ¿O cada uno de ellos es dueño de ese pedacito que toca su propiedad? (En este caso, cada propietario poseería exactamente la mitad de Broadway que afrontara su propiedad, y la otra mitad se entregaría al propietario de enfrente).

Esta última opción es claramente inviable. Con 10.000 propietarios distintos de Broadway, esta avenida se volvería rápidamente intransitable para el tráfico. Cada individuo, sobre todo si pudiera conseguir la cooperación del hombre de enfrente, podría paralizar a los automovilistas. Las calles se parecerían a un tablero de parchís y los bloqueos podrían estar a la orden del día. Esta opción debe ser rechazada, pero no sólo por su indudable impracticabilidad. Afortunadamente, para nuestra teoría subyacente de la agricultura familiar, las carreteras nunca podrían haberse construido de esa manera, por la misma razón: la susceptibilidad inicial a los bloqueos. De hecho, este modelo sirve principalmente como una objeción totalmente refutable a toda la idea de los caminos privados.⁹

De ello se desprende que ningún titular de bienes inmuebles colindantes puede establecer tal asfixia sobre ninguna calle. Si es así, ¿cómo se divide la propiedad? Evidentemente, la mejor manera sería seguir la práctica de las antiguas empresas de carreteras: crear una sociedad anónima compuesta por esas 1.000 personas, que controlarían conjuntamente toda la empresa. Esto, a su vez, lleva a otra pregunta: ¿cada uno de los 1.000 poseería una parte igual de 1/1.000 de la sociedad, o el reparto sería desigual?

Esta última opción es mucho más acorde con la teoría de la agricultura familiar que la primera. Es decir, un edificio que se extiende a lo largo de Broadway desde la calle 55 hasta la 56 es mucho más valioso que la misma estructura física que ocupa la zona entre la 155 y la 156. Naturalmente, el primero tendría más interés en Broadway que el segundo. Si se creara de nuevo una empresa de carreteras, es inconcebible que las acciones se repartieran en función de la mera longitud física. Sobre la base de estas consideraciones, los derechos de propiedad sobre Broadway se distribuirían de forma proporcional a la valoración de la propiedad en cuestión.

Esto deja abierta la cuestión de si la sociedad anónima debe ser propietaria en función de la longitud o en función de la zona geográfica. Es decir, si una sociedad debe poseer todo Broadway o la 3ª Avenida, o la calle 23 o la 42 (el formato unidimensional), o si debe asignarse a Greenwich Village, otra a Hell's Kitchen, una tercera a Harlem, etc. (el formato bidimensional).

El principal inconveniente del modelo unidimensional es la disputa por el tiempo de luz verde en los semáforos. Si una empresa es propietaria de la 3ª Avenida y otra de la calle 23, y se cruzan en ángulo recto, cada una deseará naturalmente tener la luz verde el mayor tiempo posible y la roja el menor. De esta manera, el tráfico puede fluir más fácilmente en su propia propiedad, y sus ingresos se incrementan.¹⁰ ¿Cómo resolver esta posible disputa? Muy sencillo. Cada uno pujará contra el otro por la proporción de tiempo de luz roja y verde. Es como la situación en la que se encuentran dos ex socios al disolverse la empresa: ¿quién se queda con la firma? Y la respuesta es: el que esté dispuesto a pagar más por la mitad del otro. Es de suponer que la arteria norte-sur, que en Manhattan suele dar servicio a más clientes, podrá pujar más que la vía este-oeste por la parte del león del tiempo de luz verde, basándose en la demanda derivada de estos servicios que emana del consumidor final.

Otra dificultad en este escenario será la disposición de los semáforos escalonados: aquellos programados de tal manera que los automovilistas puedan circular a un ritmo constante (por ejemplo, 25 mph) sin verse obligados a detenerse y esperar a la luz roja. Esto exigirá un gran talento de negociación si todas las calles y avenidas pasan a ser gestionadas por una empresa diferente.

Estos problemas quedarán en nada bajo una propiedad bidimensional. El escalonamiento de los semáforos y la asignación del tiempo de luz verde están bajo la égida de una sola empresa, por lo que, por definición, no es necesario negociar ni realizar costes de transacción. En cambio, las dificultades prácticas surgen cuando las calles de un barrio se conectan con las de otro. ¿Qué hacer, por ejemplo, cuando Turtle Bay da paso al East Village? En este caso, hay que emprender esfuerzos de negociación similares en cuanto a la coordinación de los semáforos escalonados y el tiempo de luz verde.

También se pueden encontrar precedentes históricos en cada lado de este debate. Las antiguas sociedades anónimas solían ser propietarias de vías largas y delgadas; ésta era también la práctica de los ferrocarriles privados interurbanos. Pero también las empresas libres, como Disneylandia, Knott's Berry Farm, Universal Studios, etc., y cientos de centros comerciales más pequeños se han organizado en formato de barrio o bidimensional.

Dado que, en efecto, hay un "empate"¹¹ entre estos dos modelos, opto por el formato de barrio, aunque sólo sea porque es más moderno. Esto indica que la tecnología del desarrollo privado ha pasado de una a dos dimensiones. Dado que estamos privatizando en la era moderna,

este último es más apropiado. Si este ejercicio se llevara a cabo hace uno o dos siglos, bien podría haberse elegido la opción alternativa.

Pero, ¿por qué elegir entre tener el pastel y comérselo? ¿Por qué no tener las dos cosas? Es decir, si todas las carreteras de Manhattan fueran propiedad de una sola empresa, todos los costes de transacción desaparecerían de un plumazo. Bueno, no exactamente. Se trata de una exageración, ya que seguiría siendo necesario negociar todos los túneles y puentes que conectan este distrito con sus tres vecinos, así como con Nueva Jersey.

COSTES DE TRANSACCIÓN

Es imposible reducir a cero estos problemas de negociación, ya que, dondequiera que viajen los automóviles, siempre habrá conexiones entre un propietario de la carretera y otro en cualquier sistema, ya sea de libre empresa o socialista.¹² Esto se aplica ciertamente bajo el control del gobierno, donde las autoridades a cargo de las calles de la ciudad, los puentes, los túneles, las autopistas, las carreteras de los estados contiguos, etc., deben tratar entre sí. Podría parecer que los costes de las transacciones podrían evitarse si sólo hubiera una autoridad estatal, o un propietario privado de la carretera allí donde se conectan las autopistas o las calles. Pero esto es un espejismo. Los costes de coordinación en un sistema así podrían denominarse costes de gestión en lugar de costes de transacción, pero seguirían siendo costes.

No se puede negar que esos costes seguirían existiendo, incluso en un sistema de carreteras de libre empresa. Pero si hemos aprendido algo de la caída del Muro de Berlín y de la debacle económica que supuso el sistema económico de la URSS, es que uno de estos sistemas es altamente eficiente, y no el otro. El sistema gubernamental, al fin y al cabo, es el que nos trae la oficina de correos de EE.UU. con caballos y carros. ¿Hace falta decir algo más?

Pero planteemos que la gestión dentro de una empresa es más barata, dentro de lo que cabe, que la negociación entre diferentes empresas de la calle. Llevar esta idea a su última conclusión lógica implicaría una única empresa, por ejemplo, en toda América del Norte y del Sur, ya que todas las carreteras de estos dos continentes están conectadas entre sí. (Pasamos por alto el "problema" de la discontinuidad en Panamá, dado que hay puentes que permiten a los coches viajar al norte y al sur sobre ella. Si no los hubiera, entonces, en lugar de un solo propietario, habría dos empresas, una para cada uno de los continentes americanos). ¿Presenta esto algún problema o vergüenza especial para la teoría?

No para aquellos¹³ que mantienen que el éxito de una gran empresa no es una amenaza mientras surja de las fuerzas del mercado y dependa únicamente de ellas.

En cierto sentido, privatizar las carreteras es como intentar descifrar un huevo; es muy, muy complicado, porque lo que estamos tratando de hacer, en efecto, es provocar la situación actual que se habría producido si las calles hubieran sido siempre privadas. Nuestro objetivo es determinar cómo habría funcionado este mercado en el pasado, y luego establecer una situación, ahora, lo más parecida a lo que habría sido, en este condicional imaginario, contrario a los hechos.

El problema es que se trata de una tarea esencialmente empresarial, o de gestión, y no económica o praxiológica. Para los economistas, es imposible anticiparse al mercado. Supongamos, por ejemplo, que la industria del calzado siempre ha estado bajo la supervisión del gobierno y que ahora nos planteamos pasarla del socialismo al capitalismo. Rápidamente surgirían toda una serie de preguntas cuyas respuestas quedarían fuera del ámbito de la economía. Por ejemplo, ¿cuántas empresas de calzado habría? ¿De qué color sería el calzado? ¿Qué proporción habría entre zapatos negros, marrones, blancos, bronceados y de otros colores? ¿Entre zapatos, zapatillas, zapatillas de deporte y zapatillas? ¿Cuántos agujeros para los cordones habría en un zapato? ¿Quién cosería el zapato y su suela? ¿Cuántas zapaterías habría en cada

manzana? ¿Habría una en cada centro comercial? ¿Cómo podrían los pobres comprar zapatos? ¿Se convertiría alguien como Michael Jordan en el promotor del producto?

Del mismo modo, es extremadamente difícil saber, a estas alturas, las configuraciones precisas de una industria privada de calles y carreteras, si se hubiera permitido su pleno desarrollo desde el primer día. ¿Cuánto cobrarían los vendedores ambulantes? ¿O bien prestarían el servicio de carreteras de forma gratuita, en una especie de superestrategia de pérdidas, y obtendrían sus ingresos a través de la publicidad en vallas publicitarias, o de la mejora del valor de los inmuebles (algunas empresas regalan ahora ordenadores, que vienen repletos de publicidad)? ¿Cómo evitaríamos la posibilidad de rodear a un propietario con carreteras privadas, de modo que no tuviera medios de acceso o salida? Especulé que nadie en su sano juicio compraría una propiedad sin derechos de acceso claramente delineados, detallados para el presente y el futuro, pero ¿qué se especificaría, precisamente, en los contratos destinados a obviar esta dificultad? Si los proveedores de carreteras cobrasen por sus servicios, articulé un escenario en el que esto se haría mediante la colocación de códigos de producto universales en los bajos de los automóviles, de modo que sus propietarios pudiesen recibir una factura mensual. Esto, por supuesto, plantearía problemas de protección de la privacidad, que, a su vez, también se han abordado anteriormente.¹⁴

Sin embargo, la cuestión es que, incluso si una sociedad condicional contraria a los hechos como la nuestra, pero con una propiedad privada continua de las carreteras, abordara y resolviera problemas de este tipo de esta manera, seguiría siendo un trabajo hercúleo convertir nuestra sociedad actual en esa. Y lo que es peor, sólo tenemos nuestra especulación empresarial para respaldar estas suposiciones, nada más.

Por otra parte, tampoco hay que ser demasiado pesimistas al respecto. Una privatización imperfecta será mucho mejor que ninguna. El gobierno

las calles son una pesadilla administrativa y de seguridad.¹⁵ Es inconcebible que la iniciativa privada pueda hacerlo peor. En cualquier caso, el mismo desafío enfrenta al privatizador de todas las industrias que ahora están en manos del gobierno. Incluso las oficinas de correos y la educación pública, cuya privatización es mucho más fácil desde el punto de vista teórico (no hay vínculos entre ellas y prácticamente el resto de la propiedad privada), presentan complicados problemas de equidad, transición, etc., al igual que las calles.

Normalmente, en el capitalismo del laissez-faire, el propietario de una empresa privada podía cobrar el precio que quisiera por los bienes o servicios que suministraba. Si a uno no le gusta el precio o cualquier otra política de McDonalds, es libre de acudir a Burger King o Wendy's, o a cualquier otro emporio de este tipo, o de comprar sus hamburguesas en el supermercado y comerlas en casa. Sin embargo, sería un poco duro permitir a los nuevos propietarios privados de la calle hacer ese ejercicio de "libertad económica". Esto es así porque en el mundo en el que todas las calles estuvieran privatizadas desde el primer día, nadie habría construido una casa o un negocio sin impedir primero por contrato que el propietario de la calle tuviera ese comportamiento unilateral. Más bien, habría habido un acuerdo que lo impidiera, bien a través de un contrato, bien haciendo que el propietario de la vivienda o del negocio fuera socio de la empresa de la calle. Si ahora permitimos que los nuevos propietarios de las carreteras impongan sus decisiones unilaterales a los viajeros, esto supondría, de hecho, regalarles todo el valor económico, no sólo de las carreteras, sino de prácticamente toda la propiedad dentro de una ciudad. Por lo tanto, hay que encontrar alguna manera de imitar el mercado de calles que habría existido bajo la libre empresa desde el primer día, pero que no existió.

Una última advertencia, ya sea para la privatización de las calles o para cualquier otra: es importante ser minucioso. En muchos de los países de Europa del Este, incluso en Rusia y otras

partes de la URSS, se ha seguido algo parecido a lo que aquí se defiende. Se han creado acciones para una serie de propiedades, granjas colectivizadas, fábricas, etc., y se han repartido ampliamente entre contribuyentes, ciudadanos, antiguos empleados y otros candidatos razonables a la propiedad. Además, también para bien, la ley ha permitido que estas acciones se negocien en bolsas organizadas (los extranjeros han sido excluidos de participar, lo que es una deficiencia del sistema), de modo que naturalmente tienden a fluir hacia aquellos que las valoran más. El problema es que, en demasiados casos, la dirección en la que fluyen es hacia los mismos responsables de la debacle comunista en primer lugar: ex apparatchiks, matones, autoridades bancarias, antiguos oficiales militares, etc. Como resultado, el "capitalismo" de Europa del Este y de la antigua Unión Soviética ha llegado a no parecerse en nada al estilo mafioso de la "libre empresa".

Sería una lástima y una pena que los esfuerzos de privatización de las carreteras en Estados Unidos tuvieran un final tan lamentable como éste. Para evitar que esto ocurra, hay que tomar medidas para que el esfuerzo de privatización sea exhaustivo, por un lado, para garantizar que se eliminen los vestigios de control estatal y, por otro, para que los responsables del actual desorden no consigan ocupar ningún puesto, y mucho menos de liderazgo, en el nuevo régimen. A saber, no deberían darse acciones de las carreteras a los gestores de las mismas responsables de nuestro actual nivel astronómico de víctimas mortales del tráfico, ni debería permitírseles comprar ninguna (de la misma manera que a los condenados por determinados delitos no se les permite ser propietarios de establecimientos de juego). De hecho, la cuestión no debería ser tanto si se debe permitir a esas personas recuperar el control de la gestión de las calles como un debate sobre las sanciones penales que se les deben imponer.

Además, el Estado debería mantener sus malditas manos fuera de la futura industria privada de carreteras, calles y autopistas. La policía gubernamental debería ser tan escasa en las vías de circulación como lo es ahora en el interior de Disneylandia. En este último caso, si actúas de forma obstinada, más pronto que tarde estarás rodeado por un grupo de ratones y patos, todos ellos con mucha fuerza, que te alejarán tranquilamente del lugar de la confrontación. Esta policía privada es mucho más capaz de satisfacer las exigencias de la soberanía del consumidor que la del sector público. Al fin y al cabo, sólo los primeros, y no los segundos, pueden quebrar, porque forman parte de un sistema de mercado. Y lo mismo ocurre con los porteros de los locales de copas privados. En cuanto a los "policías de alquiler" que prestan servicio en el programa de Jerry Springer, ¿hay alguna duda de que son muy superiores a cualquier alternativa pública cuando se trata de disolver una pelea en el momento exacto en que los combatientes están apropiadamente medio desnudos?

Del mismo modo, si se quiere reducir la tasa de mortalidad a niveles óptimos y aumentar el tráfico más allá de los niveles de los coches de caballos, los empresarios de la carretera deben ser capaces de controlar todos los aspectos de los viajes por carretera, incluyendo ciertamente la vigilancia, la reparación de baches, la construcción de calles, las sanciones, etc.¹⁶ Según la propuesta actual, ¿podría un propietario de calles imponer la pena de muerte a quienes conduzcan automóviles verdes? No más de lo que podría cobrar el precio que quisiera.

CONCLUSIONES

Ha llegado el momento de poner fin a este debate. No tengo ninguna conclusión firme y rápida sobre la mejor manera de privatizar las calles y las carreteras. Tal vez sea más importante que se privaticen que la forma en que se lleve a cabo esta tarea. Una vez en el sector privado, estos importantes elementos de nuestra economía se gestionarán de la misma manera racional que

todos los demás bienes y servicios, sujetos al control del consumidor sobre los beneficios y las pérdidas.

Esto no quiere decir que no haya un patrón que podamos utilizar, aunque sea a grandes rasgos, para guiar el proceso de privatización: se trata de imaginar lo contrario al hecho condicional en el que las calles de la ciudad siempre fueron proporcionadas por la empresa privada, y luego adaptar la situación actual para que se parezca lo más posible. Esto, por su propia naturaleza, es difícil. No se puede confiar en las construcciones imaginarias sin recelo. Y sin embargo, como hemos visto, hay formas aproximadas que pueden discernirse a través de la niebla. Una de ellas es que los responsables de nuestra situación actual deben ser excluidos del proceso de privatización; otra, es aproximarse lo más posible a las condiciones de las carreteras privadas del mundo real. Cuando una vía es muy larga, delgada y aislada, como en el caso de un ferrocarril privado, adoptar eso como modelo: un solo propietario para toda la avenida; por ejemplo, el modelo de una dimensión. Cuando el equipamiento del sector público se asemeja, en cambio, a un terreno relativamente grande, por ejemplo, Disneylandia, entonces un solo propietario podría ser más apropiado para todo un barrio de calles.

*El autor se ha beneficiado de las conversaciones con Jeff Tucker mientras escribía este artículo; también desea reconocer el beneficio de algunas sugerencias muy útiles que le hicieron dos árbitros de "Planning and Markets". El capítulo apareció por primera vez como Walter Block, "Homesteading City Streets: An Exercise in Managerial Theory", *Planning and Markets* 5, n° 1 (septiembre de 2002): 18-23.

1 Terry L. Anderson y Peter J. Hill, eds. *The Privatization Process: A Worldwide Perspective* (Lanham, Md.: Rowman & Littlefield Publishers, 1996); Barnett (1980); Bruce L. Benson, *To Serve and Protect: Privatization and Community in Criminal Justice* (Nueva York: University Press, 1998); Walter Block, "Comment on William Stanbury's Privatization in Canada: Ideology, Symbolism or Substance?" en *Privatization and State-Owned Enterprises: Lessons for the U.K., Canada and the U.S.*, Paul MacAvoy, William Stanbury, George Yarrow and Richard Zeckhauser, eds. (Boston: Kluwer, 1989), pp. 331-36; "Comment on Alan Walters' Deregulation and Privatization: Lessons from the U.K.", en *The Law and Economics of Competition Policy*, Frank Mathewson, Michael Trebilcock y Michael Walker, eds. (Vancouver: Fraser Institute, 1990), pp. 175-78; "The Process of Privatization", en *International Privatization: Global Trends, Policies, Processes, Experiences*, O. Yul Kwon, ed. (Saskatchewan: Institute for Saskatchewan Enterprise), pp. 431-36; 2001; Stuart M. Butler, *Privatizing Federal Spending* (New York: Universe Books, 1985); Randall Fitzgerald, *When Government Goes Private: Successful Alternatives to Public Services* (Nueva York: Universe Books, 1989); David Friedman, "Private Creation and Enforcement of Law: A Historical Case", *Journal of Legal Studies* 8 (1979): 399-415; idem, *The Machinery of Freedom: Guide to a Radical Capitalism*, 2ª ed. (La Salle, Ill.: Open Court, 1989); Gillian K. Hadfield, "Privatizing Commercial Law", *Regulation* 24, n° 1 (primavera de 2001): 40-45; Steve H. Hanke, "Privatization", en James Eatwell, Murray Milgate y Peter Newman, editores, *The New Palgrave: A Dictionary of Economics* (Londres: Macmillan Press, 1987), pp. 976-77; William M. Landes y Richard A. Posner, "Adjudication as a Private Good", *Journal of Legal Studies* 8 (1979): 235-84; Paul R. Milgrom, Douglass C. North y Barry R. Weingast, "The Role of Institutions in the Revival of Trade: The Law Merchant, Private Judges, and the Champagne Fairs", *Economics and Politics* 2, no. 1 (1990): 1-23; T.M. Ohashi, T.P. Roth, Z.A. Spindler, M.L. McMillan y K.H. Norrie, *Privatization Theory & Practice* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980); Madson Pirie, *Privatization in Theory and Practice* (Londres: Adam Smith Institute, 1986); Edward Stringham, "Justice without Government", *Journal of Libertarian Studies* 14, no 1 (invierno, 1998-1999): 53-77; Gabriel Roth, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); Murray N. Rothbard, *Reconstruction of Utility and Welfare Economics* (Nueva York: Center for Libertarian Studies, 1978); idem, *The Ethics of Liberty* (Nueva York: New York University Press, 1998); Patrick Tinsley, "With Liberty and Justice for All: A Case for Private Police", *Journal of Libertarian Studies* 14, n° 1 (invierno, 1998-1999): 95-100; Morris y Linda Tannehill, *The Market for Liberty* (Lansing, Mich.: Self Published, 1984); Michael A. Walker, ed., *Privatization: Tactics and Techniques* (Vancouver, BC: Fraser Institute, 1988); William C. Wooldridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970).

2 Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (Nueva York: Modern Library, [1776] 1965).

3 Ludwig von Mises, "Economic Calculation in the Socialist Commonwealth", en *Collectivist Economic Planning*, F.A. Hayek, ed. (Clifton, N.J.: Kelley, [1933] 1975).

4 David Beito, "From Privies to Boulevards: The Private Supply of Infrastructure in the United States during the Nineteenth Century", en Jerry Jenkins y David E. Sisk, eds., *Development by Consent: The Voluntary Supply of Public Goods and Services* (San Francisco, 1993), pp. 23-48; idem, "Voluntary Association and the Life of the City", *Humane Studies Review* (otoño de 1988); idem, "Owning the Commanding Heights", *Essays in Public Works History* (1989), vol. 16; David Beito y Linda Royster Beito, "Rival Road Builders: Private Toll Roads in Nevada, 1852-1880", *Nevada Historical Society Quarterly* 41 (verano de 1998): 71-91; Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, no. 2 (Verano, 1979): 209-38; idem, *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980), pp. 299-330; idem, "Public Goods and Externalities: The Case of Roads", *Journal of Libertarian Studies* 7, n° 1 (primavera de 1983): 1-34; idem, "Theories of Highway Safety", *Transportation Research Record* 912 (1983): 7-10; idem, "Road Socialism", *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195-207; idem, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply

to Gordon Tullock', *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, nos. 2/3 (junio-septiembre de 1998): 315-26; Walter Block y Matthew Block, 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights', *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, nos. 2/3 (junio-septiembre de 1996): 351-62; Michelle Cadin y Walter Block, 'Privatize the Public Highway System', *The Freeman* 47, n° 2 (febrero de 1997): 96-97; Bryan Caplan, 'A Practical Proposal for Privatizing the Highways and Other 'Natural' Monopolies', *Economic Notes* 72 (Londres: Libertarian Alliance); John M. Cobin, 'Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte', *Planning and Markets* 2, no. 1 (1999); Andre De Palma y Robin Lindsey, 'Private Toll Roads: Competition Under Various Ownership Regimes', *The Annals of Regional Science* 34 (2000): 13-35; ídem, 'A Model of Curb Rights In Private Urban Transit Markets', *Canadian Transportation Research Forum* (2001): 581-96; Dan Klein, 'The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America', *Economic Inquiry* (octubre de 1990): 788-812; Dan Klein, John Majewski y Christopher Baer, 'Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797-1845', *Journal of Economic History* (marzo de 1993): 106-22; ídem, 'From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800-1860', *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191-209; Dan Klein y G.J. Fielding, 'Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century', *Transportation Quarterly* (julio de 1992): 321-41; Fred Foldvary, *Public Goods and Private Communities: The Market Provision of Social Services* (Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar, 1994); Dan Klein y G.J. Fielding, 'Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century', *Transportation Quarterly* (julio de 1992): 321-41; ídem, 'How to Franchise Highways', *Journal of Transport Economics and Policy* (mayo de 1993): 113-30; ídem, 'High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time', *Policy Study* 170 (noviembre de 1993); Bertrand Lemennicier, 'La Privatisation des rues', *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n° 2/3 (junio-septiembre): 363-76; Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); ídem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Reino Unido: Penguin, 1967); ídem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); John Semmens, 'Road to Ruin', *The Freedom* (diciembre de 1981); ídem, 'The Privatization of Highway Facilities', *Transportation Research Forum* (marzo de 1983); ídem, 'Highways: Public Problems and Private Solutions', *The Freeman* (marzo de 1985); ídem, 'Intraurban Road Privatization', *Transportation Research Record* (1987): 1107; ídem, 'Using Competition to Break the U.S. Road Monopoly', *Heritage Foundation* (14 de diciembre de 1987); ídem, 'Privatization: Saving While Serving the Public', *Goldwater Institute* (25 de abril de 1988); ídem, 'Taking Over the Roads', *Liberty* (noviembre de 1988).

5 Debo este punto a un árbitro anónimo de 'Planning and Marketing'.

6 Homesteading es el proceso de mezclar el trabajo humano con la tierra cultivándola, o utilizándola, o, en nuestro caso, construyendo una carretera en ella. La justificación clásica de esta forma de establecer la propiedad sobre un territorio virgen es John Locke, 'An Essay Concerning the True Origin, Extent and End of Civil Government', en *Social Contract*, E. Barker, ed. (Nueva York: Oxford University Press, 1948). Para mejoras y refinamientos, véase Rothbard, *Reconstruction of Utility and Welfare Economics and The Ethics of Liberty* y Hans-Hermann Hoppe, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993).

7 Incautado significa requisado, o tomado por dominio eminente, independientemente de que esta toma haya sido compensada de alguna manera. (Si hubiera habido una compensación total, presumiblemente no habría sido necesario que el Estado condenara la propiedad. Los gobiernos municipales compran papel, lápices, etc., en los mercados libres todos los días). Véase Richard Epstein, *Takings: Private Property and the Power of Eminent Domain* (Cambridge, Mass. y Londres: Harvard University Press, 1985).

8 Supongamos, para complicar las cosas, que se puede identificar a uno o unos pocos contribuyentes de los siglos XVIII o XIX (o, más bien, a sus herederos), pero que en total los pagos que se les debían eran una proporción muy pequeña del valor total actual de las calles. ¿Se les entregaría a estos pocos demandantes la totalidad de las calles? En mi opinión, no. El dinero que pagaron y que se destinó a la pavimentación de las calles, a la instalación de semáforos, etc., es un porcentaje muy pequeño del valor del emplazamiento de estas vías. Un análisis similar se aplica al caso en el que sólo se encuentra un heredero de un esclavo, y hay una plantación que debe dividirse entre los hijos de los esclavos y los hijos de los esclavistas. ¿Obtiene el heredero del único esclavo la totalidad de la herencia? No, a menos que pueda demostrarse que los servicios laborales robados a su abuelo, más los intereses, ascienden a la totalidad o más del valor de la plantación. Si no es así, el heredero del esclavo sólo posee el valor que puede atribuirse a su antepasado. Sobre esto, véase Walter Block y Guillermo Yeatts, 'The Economics and Ethics of Land Reform: Una crítica al documento del Consejo Pontificio para la Justicia y la Paz 'Hacia una mejor distribución de la tierra: El desafío de la reforma agraria'', *Journal of Natural Resources and Environmental Law* 15, no. 1.(1999-2000): 27-69; Rothbard, *The Ethics of Liberty*, p. 75.

9 Según esta propuesta, dos propietarios cualesquiera situados uno frente al otro podrían convertir juntos su pequeña parcela en un parque. Esto disminuiría mucho la capacidad de la calle para transportar el tráfico. Esto no quiere decir que las calles no deban convertirse nunca en parques. La eficiencia económica exigiría que esto ocurra sólo cuando el valor del terreno como parque supere al utilizado como calle. Cuando una entidad es propietaria de toda la longitud de una calle, estará en condiciones de internalizar las externalidades que de otro modo podrían entrar en juego.

10 También evitamos el debate sobre el problema del monopolio: cuando el propietario de la carretera sube tanto el precio que, de hecho, capta los valores de la propiedad de todas las propiedades adyacentes. Para un análisis de esta cuestión, véase Block, 'Free Market Transportation: Desnacionalización de las carreteras'.

11 No del tipo que caracterizó la pelea por el título de los pesos pesados entre Evander Holyfield y Lennox Lewis.

12 La declaración clásica de la relación entre los costes de transacción y la naturaleza de la empresa es Ronald Coase, 'The Nature of the Firm', *Economica* 4 (noviembre de 1937): 386-406; véase también Ronald Coase, 'The Institutional Structure of Production', *American Economic Review* 82, no. 4 (septiembre de 1992): 713-19. ¿Por qué surgen empresas en los mercados, pero ninguna empresa se apodera de toda la economía? Para Coase esto tiene que ver con la minimización de los costes dentro y entre las empresas. Por ejemplo, a la camarera le resulta muy caro regatear con el cocinero, ofreciéndole un precio por la comida que le da; para economizar este tipo de transacciones, se crean empresas en las que no se producen mercedes, sino comandos; por ejemplo, el dueño del restaurante "ordena" al cocinero que le dé la comida a la camarera sin cobrársela. Sin embargo, a menos que exista una integración vertical entre el restaurante y el proveedor de verduras, por ejemplo, el primero compra estos factores de producción al segundo.

13 William Anderson, Walter Block, Thomas J. DiLorenzo, Ilana Mercer, Leon Snyman y Christopher Westley, 'The Microsoft Corporation in Collision with Antitrust Law', *Journal of Social, Political and Economic Studies* 26, n° 1 (invierno de 2001): 287-302; Dominick Armentano, *The Myths of Antitrust* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1972); ídem, *Antitrust and Monopoly: Anatomy of a Policy Failure* (Nueva York: Wiley, 1982); ídem, *Antitrust Policy: The Case for Repeal* (Washington, D.C.: Cato Institute, 1991); Don Armstrong,

Competition vs. Monopoly (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); Walter Block, "Coase and Demsetz on Private Property Rights", *Journal of Libertarian Studies* 1, no. 2 (primavera, 1977): 111-15; ídem, *Amending the Combines Investigation Act* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); ídem, "Total Repeal of Anti-trust Legislation: A Critique of Bork, Brozen and Posner", *Review of Austrian Economics* 8 (1994), n° 1: 35-70; Donald J. Boudreaux y Thomas J. DiLorenzo, "The Protectionist Roots of Antitrust", *Review of Austrian Economics* 6, n° 2 (1992): 81-96; Thomas J. DiLorenzo, "The Myth of Natural Monopoly", *Review of Austrian Economics* 9, no. 2 (1996): 43-58; Jack High, "Bork's Paradox: Static vs. Dynamic Efficiency in Antitrust Analysis", *Contemporary Policy Issues* 3 (1984-1985): 21-34; Fred McChesney, "Antitrust and Regulation: Chicago's Contradictory Views", *Cato Journal* 10 (1991); Murray N. Rothbard, *Power and Market: Government and the Economy* (Menlo Park, Calif.: Institute for Humane Studies, 1970); William F. Shugar II, "Don't Revise the Clayton Act, Scrap It!", *Cato Journal* 6 (1987): 925; Fred L. Smith, Jr., "Why Not Abolish Antitrust?", *Regulation* (enero-febrero de 1983): 23.

14 Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads".

15 Las estadísticas de muertes en carretera son las siguientes: En el año 2000, hubo 41.804 muertes en vehículos de motor. Véase en este <http://www.cdc.gov/nchs/fastats/acc-inj.htm>; consultado el 18/7/02.

16 Los niveles óptimos, por supuesto, no tienen por qué ser cero. Se podría llegar a esto último si los propietarios privados impusieran un límite de velocidad de ocho kilómetros por hora y exigieran que todos los coches fueran de calidad Hummer o superior (por ejemplo, los depósitos), pero tengo entendido que este conjunto de normas no maximizaría los beneficios.

CAPÍTULO 12

Superar las dificultades de la privatización de las carreteras

Este capítulo considera, y rechaza, cuatro argumentos contra la privatización de las carreteras y a favor de nuestro actual sistema de socialismo vial. Son los siguientes: (1) El dominio eminente es barato, eficiente y necesario, pero sólo el gobierno puede aprovechar los "beneficios". (2) Las carreteras no son perfectamente competitivas, sino que, necesariamente, se caracterizan por elementos monopolísticos, que sólo el Estado puede abordar. (3) Las carreteras son diferentes a todo lo demás; la gente impone costes de espera a los demás sin tenerlos en cuenta; este problema de externalidades es un fallo del mercado que, de nuevo, sólo el gobierno puede resolver. (4) La privatización de las carreteras es injusta para los propietarios colindantes. Este capítulo también trata de cuatro objeciones o dificultades a la privatización de calles y carreteras: (1) El gobierno ha violado las cláusulas de "no competencia" para proteger a los inversores privados en las carreteras. (2) A la industria privada le resultaría imposible discernir precios racionales para sus servicios. (3) ¿Deben comercializarse las carreteras públicas antes de privatizarlas? Es decir, ¿debe el Estado cobrar primero un precio por estos servicios y luego privatizar, o hacer lo contrario? (4) La privatización de las carreteras sería una pesadilla para las relaciones públicas. ¿Cómo debería abordarse esta cuestión?

INTRODUCCIÓN

A efectos de este capítulo, daremos por sentado que es deseable privatizar todas las arterias de tráfico. Es decir, que todas las calles, carreteras, avenidas, autopistas, etc. existentes deben ser retiradas inmediatamente del control de los gobiernos, ya sean federales, estatales o locales, y puestas en manos privadas. Hay una gran cantidad de literatura que atestigua los beneficios de la provisión de bienes y servicios por parte del mercado frente a la gubernamental, en general, que es bien conocida especialmente desde la desaparición de la economía soviética, y también con referencia específica a las carreteras,¹ que es mucho menos conocida.

En lugar de reiterar los argumentos a favor de la libre empresa en este ámbito frente al socialismo,² nos centraremos en varias objeciones a la aplicación, y consideraremos algunas dificultades del periodo de transición.

OBJECIONES

El dominio eminente es barato, eficaz y necesario

Un argumento en contra de las carreteras privadas es que los costes de acumular derechos de paso para construirlas serían enormes. Supongamos que una empresa privada de autopistas quiere construir una instalación que vaya de Boston a Los Ángeles, o incluso de Nueva Orleans a San Luis. Louis. Han comprado suficientes acres para hacerlo, cuando se dirigen al Sr. Harry Holdout, que se niega a vender a cualquier precio que no sea astronómico. Esto por sí solo pondría fin a toda la empresa. No sólo las autopistas de costa a costa serían imposibles bajo la empresa privada, sino que esto se aplica también a las carreteras intraestatales. Ni siquiera las calles de las ciudades estarían libres de tales impedimentos; después de todo, Harry Holdouts puede encontrarse en cualquier lugar donde se pueda ganar dinero obstruyendo el progreso.

No, lo que se necesita, si se van a construir carreteras en primer lugar, es el gobierno, ya que éste es la única institución de la sociedad que puede confiar en los poderes de dominio eminente.³ En este caso, el Estado se limita a requisar la propiedad en cuestión, pagando lo que determine como precio justo de mercado. Esto puede ahorrar millones de dólares, haciendo que la provisión pública de la construcción de carreteras sea mucho más eficiente que la privada.

Esta objeción plantea dificultades. En primer lugar, comete una falacia económica muy básica, al confundir los costes reales con los gastos de bolsillo. Por supuesto, si el gobierno fija su propio precio, basado en lo que considera "valor justo de mercado", es probable que éste sea muy inferior al nivel que podría exigir el propietario. Pero los verdaderos costes son las alternativas a las que se renuncia, y nadie puede conocerlos aparte del propietario en cuestión.

Incluso caracterizarlo como "Harry Holdout" es violentar la realidad económica. Porque cualquiera, en cualquier transacción, puede utilizar esa excepción contra quien no vende su mercancía por el precio que el comprador considera adecuado. La cuestión es que no hay una forma objetiva de distinguir al llamado "holdout" de cualquier otro propietario que no venda al precio que le conviene al posible comprador.

También está el hecho de que a menudo hay varias, si no numerosas, rutas que podría tomar una carretera de una ciudad a otra. Basta con adquirir opciones de compra de terrenos contiguos, a precios previamente acordados, y si hay alguna supuesta actividad de "retención", por ejemplo, precios elevados por parte de uno o unos pocos vendedores en alguna de ellas, basta con utilizar otra. De este modo, los propietarios de cada una de estas rutas se ven obligados a competir entre sí. Por no hablar de la posibilidad de pasar por encima o por debajo de las propiedades de un vendedor recalcitrante. Por supuesto, será más caro hacerlo, pero este gasto pone un límite máximo a lo que el montador de la carretera debe pagar a cualquier propietario a lo largo de su ruta seleccionada.

Este análisis también puede utilizarse para refutar la afirmación de que el funcionamiento del libre mercado de las carreteras quedará paralizado, dado que un propietario de una carretera siempre puede negarse a permitir que otra cruce su propia propiedad con otra instalación de este tipo. Supongamos que hay una carretera que va de este a oeste; no importa si se trata de una autopista entre dos ciudades o de una calle dentro de una ciudad cualquiera. Otro empresario desea instalar una carretera de norte a sur, que tendría que cruzar la primera. Ha reunido todos los terrenos que necesita para ello, excepto una parcela: el terreno que ahora ocupa la vía este-oeste. Cuando se pone en contacto con el propietario de la carretera existente, se encuentra con un rechazo rotundo: ¡se niega a vender a cualquier precio!

Está claro que sin las carreteras norte-sur, nuestro sistema de transporte se colapsaría, tal vez incluso antes de empezar. Sin embargo, este escenario presenta varias dificultades. En primer lugar, es muy poco probable que el futuro constructor de la arteria norte-sur haya invertido dinero en su empresa sin asegurarse primero de que tiene el derecho de paso completo. Tal vez esta ruta "arriba y abajo" podría evitar por completo la "lateral", si el propietario de esta última fuera inflexible. En segundo lugar, es muy poco probable que el propietario del corredor este-oeste adopte esa postura. Al fin y al cabo, si ninguna carretera cruza la suya, el valor del capital de sus propias posesiones se verá muy atenuado. Los automovilistas sólo podrán utilizarlo para atravesar en dirección este u oeste, en lugar de utilizar prácticamente los 360 grados. Si lo hiciera, es muy probable que su consejo de administración lo echara a la calle. En tercer lugar, si todo lo demás falla, el aspirante a constructor del norte-sur sigue teniendo la misma opción que el montador de terrenos que considerábamos antes y que se enfrentaba a Harry Holdout (que es precisamente el papel que ahora desempeña el propietario del este-oeste): puede construir un puente sobre los terrenos de este último, o hacer un túnel bajo ellos.⁴

Las carreteras no son perfectamente competitivas

Una industria privada de carreteras no sería perfectamente competitiva. Por lo tanto, habría pérdidas de ineficiencia de peso muerto en su funcionamiento. Por lo tanto, no debería privatizarse.

Esta objeción tiene varios fallos y son graves. En primer lugar, una industria perfectamente competitiva es una imposibilidad absoluta en el mundo real. Los requisitos para ello son numerosos y ridículos: productos completamente homogéneos; un número indefinidamente grande, por no decir infinito, tanto de compradores (para evitar el monopsonio)⁵ como de vendedores (para impedir el monopolio); información plena y completa sobre todo lo relevante por parte de todos los participantes en el mercado; beneficios cero y equilibrio. La reductio ad absurdum de esta objeción es que, no sólo no se podrían privatizar las carreteras bajo estos criterios imposibles, sino que tampoco se podría privatizar nada más. Es decir, se trata de una receta para que el gobierno se haga cargo de toda la economía; ya sea mediante la nacionalización (comunismo) o la regulación (fascismo), poco importa.

En segundo lugar, incluso si, a efectos de argumentación, fuera posible que se produjera tal estado de cosas, no sería ventajoso para la humanidad que lo hiciera. Esto se debe a que la competencia perfecta sólo habla en términos de estructura de la industria; no dice nada sobre la cuestión del comportamiento. En concreto, en este concepto simplemente no hay lugar para la acción rival, la fuente de la verdadera competencia y el progreso.

Las carreteras son diferentes a todo lo demás; la gente impone costes de espera a los demás sin tenerlos en cuenta.

Consideremos los procesos de pensamiento del hombre que se dispone a ir a su trabajo en el centro de la ciudad durante la hora punta de la mañana. Se puede contar con que tenga en cuenta hasta qué punto la congestión que espera encontrar le ralentizará. No emprendería este viaje si no considerara que sus beneficios son mayores que sus costes, y la lentitud del tráfico es uno de los costes que seguramente incorporará a su proceso de decisión.

Sin embargo, al viajar por la autopista en ese momento, también, aunque en un grado muy pequeño, se suma a la congestión del tráfico que existiría sin su participación en él. A saber, al tomar esta decisión, impone costes de espera a otros conductores. ¿Tiene en cuenta este segundo coste, que es muy diferente? No lo hace. Pero al no hacerlo, actúa como una deseconomía externa sobre todos los demás conductores. Por supuesto, no es el único automovilista culpable de este descuido. Nuestro análisis es perfectamente general en este punto: lo que hemos dicho sobre este usuario de la carretera es cierto también para todos los demás. Así, todos los conductores en esta situación imponen esos costes de espera a todos los demás, sin que ninguno de ellos los tenga en cuenta.

Tal es la objeción que estamos considerando ahora a la privatización de las carreteras.

Es una objeción muy pobre, en la medida en que opera, si es que lo hace, no sólo con respecto a las carreteras, sino en un ámbito mucho más amplio. Esta objeción se aplica, al menos en principio, a todo bien o servicio para el que haya colas, o listas de espera, o una demanda desigual. Por ejemplo, los asientos en las películas u obras de teatro más populares, la demanda de casi todos los bienes justo antes de Navidad, las entradas para la Super Bowl o la World Series, etc. En cada uno de estos casos, podría decirse de las personas del lado de la demanda lo mismo que de los automovilistas en hora punta: tienen en cuenta su propio tiempo de espera, pero no el que imponen a los demás por su propia participación en la cola. Por lo tanto, si esta objeción tiene

mérito y excluye la privatización de las carreteras, entonces todos estos otros bienes y servicios tendrían que ser suministrados también por el gobierno. Pero en esta dirección está el comunismo.

Sin embargo, aunque es indudablemente cierto que éste es un problema de proporciones épicas en las carreteras de nuestra nación, lo es mucho menos en cualquiera de estas otras situaciones. ¿Por qué? Porque en el mercado, cuando hay un pico de demanda, los precios tienden a subir. Y cuando lo hacen, esto tiende a mitigar el problema original. Por ejemplo, las entradas para los playoffs de la NBA o la NHL son mucho más caras que para los partidos ordinarios; los precios son mayores justo antes de Navidad que justo después, durante las rebajas de enero y el Boxing Day. Las películas y las obras de teatro suelen cobrar más por las funciones nocturnas del fin de semana que por las matinales o los martes por la noche. Así, la demanda desigual o de carga máxima se aplanan. En otras palabras, en las entrañas del sistema de libre empresa se encuentra la cura para este llamado "fallo del mercado". En otras palabras, no se trata de un "fallo del mercado" en absoluto, sino de una mala gestión gubernamental.

El contraste con el sector público es muy marcado. Comparen y contrasten las reacciones de los vendedores públicos y privados durante la fiebre navideña. Las empresas con ánimo de lucro se arremangan, contratan trabajadores adicionales, abastecen sus estanterías casi hasta el punto de reventar y anuncian con orgullo que están abiertas al público, listas y dispuestas a ayudar a los consumidores a satisfacer sus demandas. ¿Y qué hay de las contrapartes estatistas? Tomemos como ejemplo la oficina de correos. Instan a que la gente envíe el correo antes de tiempo, para evitar las prisas navideñas. El cliente no tiene "siempre la razón", al parecer, en el "servicio" gubernamental.

Lo mismo ocurre con el uso de las carreteras. ¿Cobran los gestores de las calles y carreteras más por el uso de estas instalaciones en las horas de máxima carga, lo que tendría el resultado de limar los picos y reducir la congestión? Plantear esta pregunta es responderla: no lo hacen. Más bien, existen los mismos precios durante toda la semana, es decir, cero. Las cosas son peores, mucho peores, con respecto a los puentes y túneles también bajo el control de nuestros socialistas de la carretera.⁶ Aquí se practica la tarificación antipico. Es decir, se cobran precios más bajos durante las horas de mayor demanda, lo que agrava el problema. ¿Cómo se produce esto?

Las autoridades de los puentes y túneles suelen vender pases mensuales a precios más bajos por viaje que los que se pueden obtener de otro modo. Pero, ¿qué tipo de conductor se desplaza al centro de la ciudad veinte o veinticuatro veces al mes? ¿Un comprador de las afueras? ¿Un turista de fuera? ¿Un visitante poco habitual de la ciudad? Ninguno de ellos. Es obvio que la mayor parte de estos billetes la ocuparán los viajeros habituales, precisamente los que más probablemente los utilizarán durante las horas punta de la mañana para entrar en la ciudad y las de la tarde para salir de ella.

La privatización de las carreteras es injusta para los propietarios colindantes

Es imposible predecir con exactitud cómo funcionaría un mercado competitivo con respecto a las carreteras. Si el calzado fuera siempre y en todo momento competencia del gobierno, y algún individuo temerario abogara por el fin del socialismo del calzado y la implantación de empresas privadas con ánimo de lucro en este sector, podría resultar difícil de creer. Las objeciones se multiplicarían: ¿cuántas zapaterías habría en cada manzana? ¿Quién determinaría el color de los zapatos? ¿Cómo se repartirían los recursos entre botas, zapatillas de deporte, zapatillas de correr, zapatillas de dormir, tangas de ducha? ¿Qué se haría para garantizar un suministro suficiente de cordones? ¿O habría mocasines? ¿O se abrocharían con velcro? ¿Proporcionaría el mercado zapatos de tacón alto para las mujeres? ¿Y el cambio de estilos? Sin el control del gobierno, ¿podrían los buscadores de beneficios adaptarse a las alteraciones del gusto o, lo que es más

inquietante, impondrían sus propias sensibilidades estéticas a los consumidores? ¿Cómo, oh, cómo, conseguirían los pobres zapatos?

Estas dificultades no plantean ningún problema en particular. No hay ningún movimiento para nacionalizar la industria del calzado. Si nos encontráramos en tal situación, nos desnacionalizaríamos fácilmente, con la seguridad que nos dan los años de servicio razonablemente satisfactorio de este sector.

Las carreteras son diferentes. Aunque en algún momento de nuestra historia las empresas de autopistas proporcionaron estos servicios a los viajeros, nadie que viva ahora ha tenido experiencia con ellas.⁷ Sólo eso explica en cierta medida por qué, a pesar de la gran cantidad de literatura que apoya las carreteras (véase la nota 2 anterior), independientemente del fracaso del sistema soviético que debería despertar a la sociedad a los beneficios de la privatización, seguimos sufriendo bajo el control gubernamental de las calles y carreteras. Además, por difíciles que sean los problemas de prever un sistema de carreteras totalmente libre en funcionamiento, aún más difíciles son los del período de transición.

Tomemos como ejemplo el problema del acceso. Una de las críticas a las carreteras de libre mercado es que el propietario o la empresa comercial se verán "atrapados" en sus instalaciones, si están completamente rodeadas por cuatro carreteras de propiedad privada, como en la naturaleza de las cosas sería inevitable. Al argumentar a favor de los mercados en este sector, es fácil demostrar que este "problema" es un hombre de paja. Por un lado, al igual que en la actualidad existe una búsqueda de títulos cuando la propiedad cambia de manos, en un sistema de libre empresa para las calles, habría una "búsqueda de acceso", para garantizar el acceso y la salida. Por otro, al propietario de la calle le interesaría económicamente construir una nueva instalación para atraer clientes. Seguramente, fracasaría estrepitosamente en este sentido si no les asegurara esas comodidades básicas.⁸

Pero las cosas son muy diferentes cuando contemplamos, no un sistema de calles y carreteras de empresa privada de novo, sino el período de transición de nuestra actual institución socialista de carreteras a una de puro capitalismo de laissez-faire. Porque, en este proceso, los encargados de la conversión tendrán que intentar imitar al mercado y, como hemos establecido anteriormente con el ejemplo del zapato, esto no puede hacerse basándose únicamente en la teoría económica. Por el contrario, es esencialmente una tarea empresarial establecer cómo funcionaría el zapato, la carretera o, de hecho, cualquier otra industria bajo un régimen de libertad económica. Pero deben imitar al mercado, ya que, de lo contrario, ¿cómo se puede abordar el problema del acceso y la salida? Si las carreteras se entregan a empresas privadas, y no se prevé en absoluto este fenómeno, esto equivaldría a entregar a estas empresas, no sólo las calles en sí, sino también todo lo que colinda con ellas. Porque, si se les dieran las carreteras sin condiciones y pudieran cobrar lo que quisieran, podrían fijar los peajes a una tasa tal que los propietarios de las viviendas y las fábricas internas se mostrarían indiferentes entre mantener su propiedad o renunciar a ella. Es decir, los propietarios de las carreteras, con los medios de que disponen para bloquear el acceso y la salida de los propietarios internos⁹, podrían captar, al menos teóricamente, todo el valor del capital de todas estas explotaciones. Para obviar esta posibilidad, los responsables de la privatización de las carreteras tendrán que imitar las tasas de uso de la calle que habría impuesto una industria privada inexistente, en este escenario condicional contrario a los hechos.

Supongamos ahora que, de alguna manera, esto se lograra. Sin embargo, nuestras dificultades no han terminado. Porque un propietario colindante con una de estas avenidas podría decir algo parecido a lo siguiente: "Me importa una higa el precio que usted permite que me cobre el propietario de la carretera. Lo rechazo totalmente. Estos peajes pueden parecerle justos a usted, pero no a mí. Si me los hubieran planteado cuando compré mi terreno, nunca lo habría comprado".¹⁰

No se puede negar que ésta es una poderosa objeción al proceso de privatización de las carreteras. Al fin y al cabo, no hemos podido ofrecer un proceso de transferencia puramente de mercado del ámbito público al privado. Más bien, nos hemos visto obligados a utilizar un proceso burocrático, en el que los no empresarios hemos intentado imitar el (inexistente) mercado. Y sin embargo, y sin embargo. . . Esta objeción parece demasiado dura a medias. Al fin y al cabo, no tenemos la culpa de no poder anticiparnos a los precios de mercado que se habrían producido si el Estado no hubiera entrado en este ámbito con sus pies hendidos. E incluso si pudiéramos, argumentando, cualquier actor económico particular, como el objetor, podría haberlo rechazado legítimamente. Desde una perspectiva, lo que estamos tratando de hacer es descifrar el huevo, y no se puede hacer.

En lugar de responder a esta objeción en particular, nos refugiaremos en la afirmación de que todos o al menos prácticamente todos los esfuerzos de privatización están sujetos a ella. Por lo tanto, no hay nada aquí en particular dirigido a la privatización de las carreteras; más bien constituye una objeción a todos esos esfuerzos.

Para ver este punto, consideremos la privatización del castillo de un noble ruso. Es posible que se haya nacionalizado en 1917, y que se devuelva en algún momento del período 1989-2003. ¿Es el mismo castillo que existía en 1917? Por supuesto que no. ¿Es incluso, para continuar con nuestra analogía, el mismo castillo que uno imaginario que hubiera existido, en el supuesto de que nunca fuera nacionalizado en primer lugar?¹¹ Es difícil responder a esto, por decir lo menos. Y, cualquier respuesta que pudiéramos dar al noble ruso (o a sus herederos) podría ser rechazada por él (ellos) por motivos similares a los ofrecidos por nuestro objetor a la privatización de las carreteras. A saber, "bueno, esta es la forma en que podrían haber tratado este castillo en los años transcurridos, pero ciertamente no es la forma en que yo (nosotros) lo habríamos gestionado".

Pero no es necesario recurrir a un ejemplo tan esotérico como un castillo. Cualquier terreno agrícola (o, de hecho, cualquier otro tipo de terreno) servirá. Porque también se habrá tratado, o al menos se podría haber tratado, de forma diferente a como se habría hecho si no hubiera habido una confiscación inicial de tierras. La persona a la que ahora se la devolvemos siempre estará en condiciones de rebatirnos, de afirmar que lo que se le devuelve no es precisamente lo que se le quitó. Podrá decir que, sea cual sea la cantidad adicional que se le dé para compensar este fenómeno, es injusto, que él nunca lo habría aceptado. Simplemente el paso del tiempo hará que esto sea siempre cierto. Por lo tanto, los privatizadores de carreteras no tenemos que preocuparnos por esta objeción más que cualquier privatizador de cualquier otra cosa que no sean las carreteras.

He aquí una segunda respuesta a la objeción: (prácticamente)¹² cualquier conversión al mercado es mejor que permitir el statu quo del socialismo vial. Si aceptáramos esta objeción como definitiva, no sólo no habría ninguna privatización de carreteras, sino que no habría ninguna devolución de la propiedad del sector público al privado. Ostensiblemente, la persona que hace la objeción está del lado de los ángeles. Se puede interpretar, y así lo hemos hecho hasta ahora, que hace esta objeción en nombre del propietario colindante con la carretera. Sin embargo, también hay una interpretación más ominosa que puede hacerse de esta objeción. Objetivamente, al menos, si se toma en serio, supondrá la muerte de los esfuerzos de privatización. ¿Quo bono, de tal objeción? Obviamente, los socialistas.¹³

Una tercera réplica es la siguiente. La privatización, al menos para nuestros fines actuales, puede compararse con la respuesta justa a un crimen. Alguien (el gobierno en nuestro caso) ha robado algo a sus propietarios (las carreteras privadas, en este caso, al nacionalizar la propiedad privada y/o al negarse a permitir que esta industria surgiera en primer lugar). Naturalmente, en el caso de los delitos, el énfasis debe ponerse en compensar a la víctima.¹⁴ Sin embargo, es imposible asomarse a la mente de la víctima, para discernir el condicional contrario a los hechos

respecto a cuánto habría aceptado voluntariamente por lo que en realidad le fue robado si este nefasto hecho no hubiera tenido lugar. Al no existir comparaciones interpersonales de utilidad, estipular que no hay criterios objetivos para tales pérdidas, es necesariamente imposible que este problema se resuelva hasta el punto de que la víctima nunca pueda quejarse del nivel de indemnización que se le ha dado.

PROBLEMAS TRANSITORIOS

Cláusulas de "no competencia" para proteger a los inversores privados

En virtud de un contrato con el gobierno, se construyeron carriles privados de peaje en la mediana de la ruta estatal 91 de California. A la empresa en cuestión se le garantizó que este estado no aumentaría posteriormente su capacidad en competencia con su propia nueva instalación. En otras palabras, había una cláusula de "no competencia" en el acuerdo, similar a la que existe en muchos contratos laborales privados.

Sin embargo, el tráfico aumentó en esta zona. Como resultado, el Condado de Orange ejerció una opción en este contrato y compró a los inversores de la SR-91. Esto, en efecto, renacionalizó los carriles exprés, inicialmente privados, y permitió al Estado construir toda la capacidad vial que quisiera.

En el otro extremo del país, una iniciativa similar se abordó de forma muy diferente. Pensemos en la empresa privada que construyó la autopista de peaje "Dulles Greenway" cerca de Washington, D.C. Al no haber ninguna estipulación de este tipo en su contrato, el Estado de Virginia no estaba impedido¹⁵ de construir toda la capacidad nueva que quisiera, en competencia con esta autopista privada. Como resultado, añadieron a su Ruta 7 paralela, y socavaron económicamente al constructor privado.

Un comentario obvio es que la capacidad de las carreteras privadas y públicas, sirviendo una al lado de la otra, es como tratar de mezclar aceite y agua; es inestable en el mejor de los casos. Es bastante difícil que un empresario siga existiendo, y más aún que prospere, cuando el gobierno está dando un servicio muy similar de forma gratuita.¹⁶

Entonces, ¿debería el gobierno firmar contratos con constructores privados, ofreciendo cláusulas de "no competencia"? Preguntar esto es responderlo, al menos desde una perspectiva libertaria¹⁷. El gobierno debería ausentarse de esta industria, de raíz, inmediatamente si no antes. Todas las carreteras deberían comercializarse de una vez; entonces, este problema dejaría de existir.

Este problema no se limita en absoluto a las carreteras y las calles. También existe en el caso de las librerías privadas que se ven obligadas a competir con las bibliotecas públicas; en el caso de los gimnasios privados que se enfrentan a la competencia de los parques infantiles gubernamentales, los parques, las piscinas municipales, etc. El Estado, aquí, juega el papel del ghoul, o el "no muerto", en las películas de terror; a falta de matarlo con una bala de plata, o con ajo, o lo que sea, los últimos miembros de cada par de arriba tienen una ventaja injusta sobre los humanos, o los empresarios. Pueden ser llevados a la quiebra, pero sus homólogos del sector gubernamental no.¹⁸

Supongamos, ahora, que este feliz escenario no está en las cartas. Es decir, nos guste o no, los sistemas viales gubernamentales no desaparecerán, al menos no de inmediato. Supongamos que nos enfrentamos, no a la cuestión de si el Estado debe desempeñar algún tipo de papel en la gestión de las carreteras, sino más bien a la cuestión de -dado que en un futuro previsible seguirá desempeñando un papel gigantesco en este sentido- si debe o no ofrecer cláusulas de no

competencia a los establecimientos privados que aumenten la capacidad de las carreteras.

Esta es una pregunta mucho más difícil de responder. Nos proponemos hacerlo bajo dos epígrafes muy diferentes: utilitario y deontológico.

Esta última es fácil. Como pura cuestión de justicia, todo lo que apoye las iniciativas privadas en este campo es bueno. Las cláusulas de no competencia lo hacen.

La primera es mucho más difícil. Por un lado, cuanto peor estén los caminos estatistas, mayor será la probabilidad de que sean sustituidos por instituciones capitalistas. Si es así, lo último que queremos son cláusulas de no competencia, porque esto fortalecerá a las escasas empresas privadas de carreteras que ahora permiten los poderes fácticos; esto, a su vez, hará más estable la situación actual. Así, paradójicamente, el apoyo a la empresa privada limitada de esta manera socavará la colocación de las carreteras totalmente bajo el capitalismo en el futuro. En esta visión del mundo, lo peor es lo mejor.

Por otra parte, las personas que viven ahora necesitan toda la ayuda posible para rescatarlas de la gestión pública de las carreteras. Las cláusulas de no competencia animarán a las empresas privadas a hacerse cargo de un pequeño porcentaje de las carreteras del país, y esto, al menos, ayudará a algunas personas que las frecuentan.

La dificultad estriba en que literalmente no tenemos forma de sopesar estas dos consideraciones para poder tomar una decisión global. Supongamos, por ejemplo, que las cláusulas de no competencia aumentaran la gestión de las carreteras privadas de modo que ahora representarían el uno por ciento del total (se trata de una gran sobreestimación, en términos de los totales de kilometraje actuales). Supongamos, además, que esto salvaría "x" número de vidas al año, y "y" cantidad de tiempo de los automovilistas, pero que retrasaría, de 100 a 101 años, la fecha en que todas las carreteras serían privatizadas. ¿Dónde está el tipo de interés, en base al cual podríamos descontar el tiempo futuro y las vidas salvadas, en comparación con las presentes en este sentido? Sencillamente, no existe. Por lo tanto, es imposible responder definitivamente a esta pregunta de forma racional y objetiva.

PRECIOS

¿Cuánto deben pagar los usuarios de las carreteras y cómo se les debe cobrar? Como hemos visto con nuestro ejemplo del zapato, es difícil anticiparse al mercado. Sin embargo, es posible discernir algunas pautas en medio de la niebla y hacer predicciones a partir de ellas.

Hay pocas dudas de que, al menos a largo plazo, una industria privada de carreteras y calles utilizaría la tarificación vial electrónica (ERP). Después de todo, los códigos universales de productos se utilizan ahora para una miríada de bienes privados; no hay razón para pensar que los automóviles y los camiones no podrían equiparse de forma similar a como se hace ahora con el pan y las pastillas para la tos. Sin embargo, la filosofía de la libre empresa sostendría que las carreteras deberían ser privatizadas a cualquier nivel de tecnología disponible actualmente en una sociedad; ciertamente, esta búsqueda no debería esperar hasta el desarrollo de la ERP.

Tampoco lo hizo, históricamente. Las primeras carreteras, no hay que olvidarlo, eran autopistas privadas. Los peajes cobraban en función del peso del carro, el número de ejes, el número de caballos y la anchura de las ruedas. Los vehículos de ruedas finas podían ir más rápido, pero creaban surcos en la carretera, y por ello se les cobraba más. Los de ruedas gruesas cumplían una función similar a la de una apisonadora, aplanando la carretera y haciéndola más transitable para los demás, por lo que se les cobraba menos. En la historia más reciente, lugares como Singapur utilizaban otro método de recaudación de baja tecnología. Se superponía una diana en el mapa de la ciudad y se asignaba un color diferente a cada una de las zonas así creadas.

Las tarifas más altas se cobraban por el uso de las zonas de la ciudad situadas en el centro del ojo de buey, con precios más bajos a medida que el automovilista se limitaba, sucesivamente, a las zonas más periféricas. No hace falta decir que se impondrían sanciones estrictas a los viajeros que se encontraran en zonas no permitidas por sus permisos codificados por colores.¹⁹

¿Hay que comercializar las carreteras públicas antes de privatizarlas?

Es decir, ¿hay que animar al gobierno a instituir la tarificación electrónica de las carreteras antes del proceso de privatización, o simplemente esperar a que las empresas privadas lo hagan una vez que estas instalaciones estén bajo su control?

Un argumento a favor de la ERP inmediata es que cuanto antes se haga, antes tendremos racionalidad económica en las carreteras de la nación y el fin (o al menos una gran disminución) de la congestión del tráfico. Otra es la que ofrece Gabriel Roth:

Se podría mantener el sistema de fondos dedicados a las carreteras y pagar a los propietarios privados con esos fondos, del mismo modo que se financian ahora las carreteras estatales. Pero tendría que haber un mecanismo para ajustar las tasas de uso de las carreteras de acuerdo con los deseos de los usuarios. Todo esto sería más fácil si las carreteras se comercializaran antes de ser privatizadas.²⁰

Pero los argumentos del otro lado parecen más poderosos. Por un lado, la tarificación gubernamental de las carreteras (en puentes y túneles) ya se ha probado, y ha sido un fracaso estrepitoso. En lugar de aplicar la tarificación de la carga máxima, han utilizado la tarificación de la carga antipico, y en realidad han empeorado la situación que se habría obtenido de otro modo, no la han mejorado. Es cierto que sólo una parte de esta tarificación ha sido electrónica -cada vez más a medida que pasan los años-, pero esto no parece ser definitivo. Una institución que se equivocaba en la fijación de precios antes de la llegada de la ERP podría esperarse que hiciera lo mismo después.

Por otra parte, supongamos que, mirabile dictu, el Estado realmente fijara los precios correctamente, es decir, que cobrara más por la hora punta que por el resto del tráfico. Suponemos que no sólo se fijan precios en las horas punta, sino que son capaces de anticiparse al mercado en este sentido, todo ello sin beneficiarse del proceso de depuración del capitalismo de pérdidas y ganancias por los fracasos empresariales. Entonces surgiría el problema de que, al hacerlo, habríamos funcionado como expertos en eficiencia para el Estado; habríamos conseguido, contraproducentemente, mejorar el funcionamiento del Estado.

¿Por qué es esto "contraproducente"? Deontológicamente, porque la gestión de las carreteras simplemente no es un papel legítimo para el Estado, que debería estar, al menos según la filosofía del libertarismo, confinado a la protección de las personas y los bienes mediante la provisión de ejércitos para mantener a los invasores extranjeros fuera de nuestras costas, políticas para sofocar a los criminales locales y tribunales para determinar la inocencia o la culpabilidad.²¹

Pero incluso por motivos utilitarios hay poderosos argumentos para no mejorar marginalmente la explotación estatal de las carreteras. Porque, si se hace esto, se retrasa aún más el glorioso día en que el control gubernamental cese y las fuerzas del mercado vuelvan a hacerse cargo de esta industria. Porque, no nos equivoquemos: la explotación del sector público es responsable de un número desmesurado de las decenas de miles de víctimas mortales que se producen cada año en las carreteras, y cuanto antes se ponga fin a ello, antes cesará esta carnicería (o, al menos, se reducirá radicalmente).²²

Entonces, ¿qué es mejor, por motivos puramente utilitarios: una rápida mejora marginal en la explotación de las carreteras²³ junto con el aplazamiento del glorioso día del control

totalmente privado durante un período de tiempo indefinidamente largo, o, no intentar ser expertos en eficiencia para el Estado, permitirles revolcarse en su mala gestión, y lograr la plena privatización antes? Por lo tanto, las implicaciones de un análisis puramente utilitario no están claras. De ahí que recurramos a la deontología.

Además, existe el argumento de que si el gobierno cobra peajes en la carretera, incluso si se dedica a la fijación de precios en horas punta, inevitablemente entrará más dinero en sus arcas. Sin embargo, en contra de Galbraith,²⁴ al menos desde una perspectiva libertaria, el Estado ya tiene demasiado dinero a su disposición, y los ciudadanos demasiado poco. Por lo tanto, esto constituiría un argumento contra la tarificación de los picos de carga por parte del sector público.²⁵ Es cierto que el gobierno podría devolver estos nuevos fondos al sufrido público que paga impuestos, ya sea directamente o en forma de reducciones fiscales. Pero esto es tan improbable como que Dave Barry se convierta en el próximo presidente de los Estados Unidos por aclamación.

Relaciones públicas

Ahora mismo, la gente está acostumbrada a que el uso de las calles y carreteras sea "gratuito". ¿Cómo, oh, cómo, se les quitará este "derecho" al que se han acostumbrado? Se apreciará que en una democracia, a menos que se les convenza de que renuncien a este privilegio, hay pocas esperanzas de una privatización definitiva.

Un enfoque es rechazar esta pregunta como impropia, incluso impertinente. Al fin y al cabo, lo que buscamos es la verdad, con mayúsculas, y si las masas son demasiado imbéciles para ver los beneficios de la privatización, pues se merecen morir como moscas en las carreteras públicas y sufrir las "hondas y flechas de la escandalosa" congestión del tráfico.

Pero adoptemos un enfoque más sobrio. Después de todo, hay una especialización y una división del trabajo en todas las cosas, y nuestras preocupaciones actuales no son una excepción a esta regla. El automovilista medio puede ser perdonado por no reflexionar cuidadosamente sobre algo que, en la propia naturaleza de las cosas, está fuera de su alcance.

Una táctica en nuestros esfuerzos de relaciones públicas podría ser apoyar iniciativas de carreteras privadas como la Ruta Estatal 91 de California y la "Dulles Greenway", en ambos extremos de nuestro país. La ventaja, en este caso, es que no había antecedentes de acceso gratuito en ninguno de los dos casos; así que no es probable, o al menos lo es menos, que se acumule resentimiento por tener que pagar por lo que hasta ahora se disfrutaba "gratis". Si se construye un número suficiente de estas vías, quizás, con el tiempo, el público automovilista llegue a ver los beneficios de esta institución.

Un enfoque mejor podría ser transmitir al público que incluso si pudiera disfrutar de la provisión pública de carreteras y calles "gratis" y tuviera que pagar por las contrapartes privadas, podría valer la pena hacerlo, dado que esta última opción sería enormemente preferible en términos de seguridad y congestión.

Mejor aún podría ser señalar al automovilista típico que no disfruta en absoluto de los servicios de la vía pública "gratis". Más bien, paga por ellos en forma de una miríada de impuestos, tanto directos como indirectos. De alguna manera, el término "autopistas" le indica que no paga nada por ellas. Aunque originalmente se concibió como una caracterización del hecho de que las autopistas eran de acceso limitado, sin semáforos, y por lo tanto los viajeros podían moverse "libremente", esta frase funciona ahora para indicar a la gente que no paga nada por ellas. Nada más lejos de la realidad. Y, dada la regla general de que los servicios privados cuestan una fracción del coste de sus homólogos públicos, sería una sorpresa saber que esto no se

aplica a la situación actual. Así pues, es casi un hecho que los costes explícitos de la prestación de autopistas que una industria privada podría repercutir en el consumidor serían una pequeña parte de los que ahora se le imponen, implícitamente, en forma de impuestos ocultos y no tan ocultos.

1 David Beito, "From Privies to Boulevards: The Private Supply of Infrastructure in the United States during the Nineteenth Century", en *Development by Consent: The Voluntary Supply of Public Goods and Services*, Jerry Jenkins y David E. Sisk, eds. (San Francisco, 1993), pp. 23-48; David Beito y Linda Royster Beito, "Rival Road Builders: Private Toll Roads in Nevada, 1852-1880", *Nevada Historical Society Quarterly* 41 (verano de 1998): 71-91; David Beito, "Voluntary Association and the Life of the City", *Humane Studies Review* (otoño de 1988); ídem, "Owning the Commanding Heights", *Essays in Public Works History* (1989), vol. 16; Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979): 209-38; ídem, *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980), pp. 299-330; ídem, "Public Goods and Externalities: The Case of Roads", *The Journal of Libertarian Studies* 7, n° 1 (primavera de 1983): 1-34; ídem, "Theories of Highway Safety", *Transportation Research Record* 912 (1983): 7-10; ídem, "Road Socialism", *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195-207; "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, nos. 2/3 (junio-septiembre de 1998): 315-26; ídem, "Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls", *Competitiveness Review* 8, n° 1 (1998): 55-64; ídem, "Road Privatization: A Rejoinder to Mohring", *Privatize Roads and Highways* (Lewiston, N.Y.: Edwin Mellon Press, 2005), también reimpresso como cap. 19 del presente volumen; Fred Foldvary, *Public Goods and Private Communities: The Market Provision of Social Services* (Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar, 1994); Walter Block y Matthew Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, nos. 2/3 (junio-septiembre de 1996): 351-62; Michelle y Walter Block, "Privatize the Public Highway System", *The Freeman* 47, n° 2 (febrero de 1997): 96-97; Bryan Caplan, "A Practical Proposal for Privatizing the Highways and Other 'Natural' Monopolies", *Economic Notes* 72 (Londres: Libertarian Alliance); John M. Cobin, "Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte", *Planning and Markets* 2, no. 1 (1999); Andre De Palma y Robin Lindsey, "Private Toll Roads: Competition under Various Ownership Regimes", *The Annals of Regional Science* 34 (2000): 13-35; ídem, "A Model of Curb Rights In Private Urban Transit Markets", *Canadian Transportation Research Forum* (2001): 581-96; Dan Klein, "The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America", *Economic Inquiry* (octubre de 1990): 788-812; Dan Klein, John Majewski y Christopher Baer, "Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797-1845", *Journal of Economic History* (marzo de 1993): 106-22; ídem, "From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800-1860", *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191-209; Dan Klein y G.J. Fielding, "Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century", *Transportation Quarterly* (julio de 1992): 321-41; ídem, "How to Franchise Highways", *Journal of Transport Economics and Policy* (mayo de 1993): 113-30; ídem, "High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time", *Policy Study* 170 (noviembre de 1993); Bertrand Lemennicier, "La Privatisation des rues", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n° 2/3 (junio-septiembre): 363-76; Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); ídem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Reino Unido: Penguin, 1967); ídem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); John Semmens, "Road to Ruin", *The Freedom* (diciembre de 1981); ídem, "The Privatization of Highway Facilities", *Transportation Research Forum* (marzo de 1983); ídem, "Highways: Public Problems and Private Solutions", *The Freeman* (marzo de 1985); ídem, "Intraurban Road Privatization", *Transportation Research Record* (1987): 1107; ídem, "Using Competition to Break the U.S. Road Monopoly", *Heritage Foundation* (14 de diciembre de 1987); ídem, "Privatization: Saving While Serving the Public", *Goldwater Institute* (25 de abril de 1987); ídem, "Taking Over the Roads", *Liberty* (noviembre de 1988); ídem, "Why We Need Highway Privatization", *Laissez Faire Institute* (marzo de 1991); ídem, "Private Highways? They're Cheaper, Better, Fairer", *Phoenix Gazette*, 3 de abril de 1991; ídem, "The Rationale for Toll Roads: You Get What You Pay For", *Phoenix Gazette*, 16 de diciembre de 1992; ídem, "Highway Privatization: What Are the Benefits for Arizona?", *Goldwater Institute* (diciembre de 1992); ídem, "From Highways to Buy-Ways", *Spectrum* (otoño de 1993); ídem, "Highway Investment Analysis" *Arizona Department of Transportation* (diciembre de 1994); ídem, "Privatize Driver's License, Registration System", *Tribune*, 25 de diciembre de 1994; ídem, "Privatizing Vehicle Registrations, Driver's Licenses and Auto Insurance", *Transportation Quarterly* (otoño de 1995); "Selling the Roads: Privatizing Transportation Systems", *Liberty*; ídem, "Goodbye, DMV", *Liberty* (enero de 1996); ídem, "Selling the Roads: Privatizing Transportation Systems", *Liberty* (1996).

2 Block, "Road Socialism", pp. 195-207.

3 Este proceso se denomina "expropiación" en Canadá.

4 Para un debate sobre estos fenómenos, véase Block y Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights", pp. 351-62; Gordon Tullock, "Comment on Roads, Bridges, Sunlight and Private Property, by Walter Block and Matthew Block", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, no. 4 (diciembre de 1998): p. zx; Walter Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, n° 2/3 (junio-septiembre de 1998): 315-26. El primero y el tercero de estos artículos señalan que, al tender un puente o hacer un túnel bajo la propiedad de alguien, no es necesario reducir los derechos de propiedad de este último.

5 Para el argumento de que el monopolio no es un fallo del mercado, véase Walter Block y William Barnett, "An Austrian Critique of Neo-Classical Monopoly and Monopsony Theory", manuscrito inédito. Para el argumento de que el monopolio no constituye un fallo del mercado, véase Dominick Armantano, *The Myths of Antitrust* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1972); ídem, *Antitrust and Monopoly: Anatomy of a Policy Failure* (Nueva York: Wiley, 1982); Don Armstrong, *Competition vs. Monopoly* (Vancouver, Reino Unido). *Monopoly* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); Murray N. Rothbard, *Man, Economy, and State*, 2 vols. (Princeton, N.J.: D. Van Nostrand, 1962).

6 Block, "Road Socialism", pp. 195-207.

7 Recientemente, han entrado en funcionamiento varias empresas viales cuasi-privadas. Pero todas ellas están bajo el control de las autoridades públicas, por lo que no constituyen una forma pura de empresas privadas de carreteras.

8 Para más información, véase Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", pp. 209-38.

9 Al hacer esta afirmación, descartamos implícitamente la posibilidad de utilizar helicópteros y palos largos de bóveda, construyendo puentes por encima o túneles por debajo de estas calles, para superar los bloqueos. Véase también la nota 4.

10 Estoy en deuda con mi colega de la Universidad Loyola de Nueva Orleans, el profesor William Barnett II, por haberme planteado esta objeción.

11 Entramos ahora, con fuerza, en el terreno de la historia contraria a los hechos, alternativa, de ciencia-ficción.

12 Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Nueva York: New York University Press, 1998), p. 54, menciona uno de ellos: un rey, justo antes de disolver su injusto gobierno "parcela arbitrariamente toda la superficie de su reino a la 'propiedad' de él mismo y de sus parientes". Debo esta cita a Laurent Carnis y Andrade.

13 En sentido estricto, hay dos tipos de socialistas; los que defienden esta postura de forma voluntaria (el convento, el monasterio, el kibbutz que no recibe gravámenes basados en la coacción; incluso la familia típica se organiza sobre la base de "de cada uno a su capacidad, a cada uno según su necesidad") o de forma coercitiva, por ejemplo, el socialismo de Estado. No hace falta decir que ahora aludimos a la última de estas acepciones.

14 Esta es, al menos, la visión libertaria de la cuestión. Para más información, véase Rothbard, *The Ethics of Liberty*; Williamson Evers, *Victim's Rights, Restitution and Retribution* (Oakland, California: Independent Institute, 1996), p. 25; Stephan Kinsella, "Punishment and Proportionality: The Estoppel Approach", *Journal of Libertarian Studies* 12, n° 1 (primavera de 1996): 51.

15 Véase Kinsella, "Punishment and Proportionality".

16 Obviamente, el gobierno no proporciona carreteras y calles de forma gratuita. Más bien se financian a través de diversos impuestos. Pero la cuestión es que en el momento de decidir qué carretera utilizar, el automobilista se enfrenta a una tasa adicional por la alternativa privada que no existe para la pública.

17 Walter Block, *Defending the Undefendable* (Nueva York: Fox and Wilkes, 1985); ídem, "Libertarianism vs. Libertinism", *Journal of Libertarian Studies* 11, no. 1 (otoño, 1994) 117-28; Alfred Cuzán, "¿Salimos realmente de la anarquía?", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano, 1979): 151-58; Anthony De Jasay, *The State* (Oxford: Basil Blackwell, 1985); Hans-Hermann Hoppe, *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics* (Boston: Dordrecht, 1989); ídem, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993); ídem, "The Private Production of Defense", *Journal of Libertarian Studies* 14, n° 1 (invierno, 1998-1999): 27-52; Stephan Kinsella, "New Rationalist Directions in Libertarian Rights Theory," *Journal of Libertarian Studies* 12, no. 2 (Otoño, 1996): 313-26; Franz Oppenheimer, *The State* (Nueva York: Free Life Editions, 1914); Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty*; Edward Stringham, "Justice Without Government," *Journal of Libertarian Studies* 14, no. 1 (Invierno, 1998-1999): 53-77; Patrick Tinsley, "With Liberty and Justice for All: A Case for Private Police," *Journal of Libertarian Studies* 14, no. 1 (Invierno, 1998-1999): 95-100.

18 A corto plazo, en cualquier caso. A largo plazo, por supuesto, existe para la empresa pública en las naciones por lo demás capitalistas el destino que sobrevino a la economía soviética.

19 Ver sobre este bloque, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", pp. 209-38.

20 Carta inédita al presente autor, fechada el 20 de diciembre de 2002.

21 La versión anarco-capitalista del libertarismo, por supuesto, restringiría el gobierno a un grado mucho mayor, de hecho, total.

22 Véase sobre este bloque, pp. 7-10.

23 Recordemos que seguimos asumiendo implícitamente que el gobierno hará las cosas bien, en lo que respecta a la tarificación de las carreteras, algo que ni ellos, ni sus homólogos de planificación soviéticos, lograron hacer nunca.

24 John Kenneth Galbraith, *The Affluent Society* (Boston: Houghton-Mifflin, 1958).

25 A veces se argumenta que uno de los beneficios de la legalización de las drogas adictivas es que entonces se podrían gravar, y los ingresos del gobierno aumentarían. Desde esta perspectiva, éste sería el único argumento válido contra la legalización.

CAPÍTULO 13

La transición a las carreteras privadas

Supongamos que la privatización total de todas las carreteras, calles, avenidas, vías públicas, autopistas y carreteras es el objetivo adecuado de la política pública. Aquí, estamos asumiendo, arguyendo, que este fin es deseable,¹ y en la actualidad nos limitamos a la etapa de transición de los acuerdos institucionales actuales a ella. Es decir, nos preguntamos cómo pasar del estado actual de propiedad gubernamental de dichas arterias de transporte a uno de completa privatización. Responderemos a esta pregunta en dos etapas: la primera, muy brevemente, ya que existe una amplia literatura sobre este tema, y la segunda, mucho más intensamente, ya que no la hay. La primera etapa de nuestro análisis, pues, está dirigida a la cuestión de cuál es el proceso de transición adecuado para privatizar cualquier recurso. La segunda trata de responder a la pregunta de cómo se puede aplicar esto a los retos especiales que se plantean en relación con la privatización de las carreteras.

LA PRIVATIZACIÓN EN GENERAL

Hay varios métodos que pueden utilizarse en relación con cualquier explotación gubernamental, como una fábrica o un bosque. El peor, siempre, desde el punto de vista libertario, es vender el recurso a cualquier comprador dispuesto. Esto se debe a que una venta implica que el Estado recibirá dinero a cambio de "su" propiedad. Pero el gobierno no tiene ninguna riqueza, sino la que fue confiscada a los propietarios individuales en primer lugar. Puede "poseer" los recursos en cuestión como una cuestión de derecho, su propia ley, pero ciertamente no como una cuestión de justicia. El medio más justo y, por lo tanto, el mejor para dispersar las posesiones gubernamentales al sector privado es devolver la propiedad en cuestión, sin ningún tipo de ataduras, a sus legítimos propietarios, es decir, a las personas a las que se les robó en primer lugar. Por ejemplo, si el gobierno nacionalizó una casa o una fábrica, la privatización debería consistir en la devolución de esta propiedad robada a su legítimo propietario original y supuesto. Si la propiedad se construyó con los ingresos de los impuestos o se compró sobre esa base, como es el caso de las carreteras y autopistas, entonces debería devolverse al pueblo en proporción a sus pagos de impuestos (o a la carga fiscal, si esto no puede determinarse). Es decir, los ricos deberían recibir la parte del león, ya que fueron los que más pagaron, y los pobres la parte más corta, ya que se les expolió relativamente poco para construir el edificio en cuestión. Sólo si, por alguna razón, no se puede identificar a los propietarios legítimos, y se puede considerar razonablemente que la propiedad ha caído en un estado de no propiedad, deben aplicarse los principios de la agricultura familiar o el sindicalismo.

deben ser aplicados.² Otro esquema de distribución problemático es imponer condiciones a los nuevos propietarios privados, independientemente de cómo se determinen, de forma que no puedan, a su vez, vender sus acciones de la misma o comprar otras tantas para las que puedan encontrar vendedores dispuestos; por ejemplo, un intento de mantener los ratios de concentración de la propiedad por debajo de un nivel determinado. Este fue un error cometido en la privatización de la British Columbia Resources Investment Corporation.³

PRIVATIZACIÓN DE CARRETERAS

Con estas observaciones, estamos ahora en condiciones de analizar las circunstancias especiales de la privatización de carreteras. ¿Debemos modificar alguna de estas consideraciones generales sobre la privatización en este caso?

Bloqueos. Uno de los argumentos a favor de la tesis de que las carreteras son diferentes y, por lo tanto, no pueden o no deben ser privatizadas, o, si es así, que las disposiciones especiales aplicables en ningún otro lugar deben aplicarse aquí, se basa en el "problema del bloqueo": si las cuatro calles que rodean la manzana en la que se encuentra mi casa están privatizadas, entonces puedo ser bloqueado, o atrapado. Alternativamente, se me puede hacer pagar un precio tan alto por la salida y el acceso a mi propia propiedad que prácticamente todo el valor del capital de la misma acabaría siendo capturado por estos propietarios de calles privadas, por ejemplo, la empresa o empresas "atrapadoras" cobrarán una tarifa justo por debajo del valor actual descontado de la casa. Sabemos que este escenario no podría darse en el funcionamiento natural de un mercado libre de provisión de carreteras (véase el capítulo 1). Nadie compraría una casa de este tipo, inicialmente, a menos que se estipularan primero los derechos de acceso y salida, y a un precio mutuamente acordado, en el presente y también en el futuro. Al igual que la "búsqueda de títulos" está ahora a la orden del día en las transacciones inmobiliarias, también la "búsqueda de accesos" llegaría a ser un lugar común en la sociedad libre destinada a las carreteras privadas. Siendo así, ningún desembolso adecuado de las calles públicas en manos privadas podría ignorar esta cuestión. Porque, de hacerlo, sería, en efecto, entregar a los propietarios de carreteras privadas no sólo las propias calles, lo que forma parte del plan explícito de privatización, sino también (el valor de) prácticamente todas las propiedades "atrapadas" por estas arterias de tráfico. ¿Qué se podría hacer entonces para obviar tan monumental injusticia? Una posibilidad sería añadir un codicilo a la cesión de las carreteras (sea cual sea la forma en que se efectúe); a saber, que habría que dar la debida importancia a la hipotética negociación contraria a los hechos sobre estos derechos de acceso que habría tenido lugar, pero no tuvo lugar, al no existir un mercado privado de carreteras. En este caso, las nuevas empresas privadas serían las propietarias de la calle, pero estarían sujetas a la restricción de orden lateral de que se hicieran acreedoras de todos los propietarios existentes colindantes con sus nuevas carreteras. En cuanto a los recién llegados a la zona, por ejemplo, los que la atraviesan por primera vez o los que adquieren propiedades inmobiliarias situadas dentro de los límites de estas avenidas recién privatizadas, se les podría cobrar lo que el mercado soportara. Pero, para los ya establecidos, y también para sus visitantes, reparadores, repartidores, etc., habría que tener en cuenta esta hipotética negociación contraria a los hechos sobre la salida y el acceso. ¿Cómo se podría hacer esto? Una posibilidad es estudiar el valor de mercado de los derechos de paso en los ámbitos en los que éste es objeto de una negociación abierta y libre, y luego incorporar este conocimiento a las carreteras recién privatizadas. Por ejemplo, Christopher Muller señala que, con respecto a sus ferrocarriles, "James J. Hill fomentó el asentamiento dejando que los inmigrantes viajaran por la mitad del país en su ferrocarril por diez dólares si se establecían a lo largo de la ruta. Alquilaba vagones de carga a familias enteras por poco más dinero".⁴ La cuestión es que, si este magnate del ferrocarril intentaba atraer a la gente para que viviera en el territorio colindante con sus propiedades, debía ofrecerles incentivos para que lo hicieran. Tomar prestada una hoja de su oferta y de otras ofertas de este tipo sería de ayuda para resolver nuestro actual desafío. Continúa Muller: "A diferencia de otros constructores de ferrocarriles, como Cornelius Vanderbilt, que construyeron sus ferrocarriles alrededor de una población, Hill construyó una población alrededor de su ferrocarril". Precisamente. Pero si vas a hacer este tipo de cosas, debes hacer ofertas atractivas a los posibles futuros vecinos.

Escala. Otro posible problema en la privatización de carreteras se deriva de los peligros que entraña la escala de las explotaciones. Para situar esta dificultad en su contexto, debemos reflexionar sobre otra objeción a la privatización de las carreteras: que el automovilista tendría que parar delante de cada casa y pagar unos céntimos de peaje, lo que paralizaría prácticamente el tráfico.

La suposición implícita que subyace a esta objeción es que las carreteras se entregarían de forma fragmentaria; cada propietario colindante con una calle recibiría una sección de la misma que se extendería de un extremo a otro de su propiedad y que llegaría hasta la mitad de la vía pública; la otra mitad se entregaría a su vecino de enfrente. Pero nada más lejos de la realidad. Ningún plan de privatización razonable dividiría las calles de una manera tan monstruosamente injusta, por no decir ineficiente. En primer lugar, hacerlo violaría, con creces, todas las restricciones de escala viable. Sería como si una fábrica a privatizar se dividiera primero en 100.000 partes, un ladrillo por aquí, un grifo por allá, y se entregara a sus propietarios numerados de forma similar en ese formato.⁵ La calle, como unidad, consiste en mucho más que cualquiera de estas piezas, o incluso miles de ellas juntas. La unidad viable de propiedad de la calle se extiende, al menos, por varios kilómetros de longitud, y no uno sino ambos lados de la misma estarían incluidos en el paquete. Ciertamente, este es el formato que ha caracterizado históricamente a las carreteras construidas por intereses privados.

En segundo lugar, si vamos a transferir la carretera a los particulares en proporción a los impuestos que han pagado por su creación y mantenimiento, no está en absoluto claro que esto sea proporcional a la fachada de la calle. Seguramente, un inmueble más pequeño en un barrio de lujo paga más impuestos que uno más grande en una zona más pobre. Incluso asumiendo esta objeción, simplemente no hay ninguna justificación para dividir la calle en 100.000, 10.000 o incluso 1.000 unidades de propiedad. En cambio, si hay 10.000 propietarios diferentes de una calle determinada, puesto que hay tantas casas con fachada, un plan más racional es crear una nueva empresa propietaria de la calle con 10.000 acciones, que se entregarán a cada uno de los propietarios, no según la fachada, sino en función de los impuestos pagados en el pasado.

Cualquier persona, o holdout, podría cobrar precios exorbitantes. Si dos de estos propietarios vivieran en lados opuestos de la misma calle, podrían cortar efectivamente todo el tráfico, como en el caso del bloqueo en el juego del parchís. Puesto que la privatización es un intento de anticiparse al mercado, o de ser congruente con él, y este tipo de patrón de propiedad nunca ha surgido en el marco de la libre empresa, no hay razón para suponer que éste sea un plan viable para transferir las calles al sector privado.

Externalidades. En la actualidad, el gobierno de la ciudad gestiona todas las carreteras de su jurisdicción. Como tal, cabe suponer, al menos en un principio, que la calidad del trabajo que realiza sería homogénea en todo el territorio. De ser así, ninguna zona geográfica se vería privilegiada por los efectos indirectos sobre el valor de la propiedad con respecto a otra. Es decir, no se daría el caso de que los valores inmobiliarios de un barrio subieran más que los de otros, debido a los esfuerzos del zar de la calle.

Todo sería diferente, podría afirmarse, bajo la propiedad privada de las calles, especialmente si hubiera docenas, por no decir cientos, de empresas viales distintas en una ciudad determinada, con la consiguiente heterogeneidad de habilidades de gestión que ello implica. Ahora bien, el valor de las propiedades dependería de las diferentes habilidades, posiblemente muy variadas, de los propietarios de las calles colindantes.

No se puede negar que se trata de un problema de transición en el sentido de que, una vez que las empresas estuvieran instaladas y en funcionamiento, los valores de los inmuebles adyacentes a las carreteras específicas tenderían a capitalizarse por la calidad de la gestión dada. Si la carretera A estuviera bien gestionada, por ejemplo, los inmuebles que la rodean aumentarían su

valor. Así, un nuevo comprador ya no se vería afectado, en cuanto al valor de los terrenos, por la capacidad de gestión de otras empresas.

La objeción que se hace al periodo de transición, pero no a la idea subyacente de las carreteras privatizadas, es que durante este periodo intermedio los valores del suelo se verían afectados de forma aleatoria, subiendo algunos aquí, reduciendo otros allí, y dejándolos intactos en otros lugares, sin ton ni son. Ello afectaría a la planificación económica racional, ya que los empresarios no podrían actuar de forma coherente ante esta hiperincertidumbre.

Pero también esta objeción carece de fundamento. En primer lugar, no es en absoluto cierto que los burócratas de carretera actúen de forma homogénea. Al fin y al cabo, existe el concepto de búsqueda de botín o saqueo.⁶ Es decir, normalmente, los ricos y/o los bien organizados, que suelen ser la misma cosa, son capaces de dirigir más que una parte proporcional de los recursos públicos a las zonas en las que residen, o tienen intereses comerciales. Por lo tanto, lo que los críticos temen en el caso de la transición de las carreteras a la propiedad privada es ya un concomitante del sistema estatista actual.

En segundo lugar, existe una dificultad en la forma en que se plantea necesariamente la objeción. Se basa en la coherencia de una "gestión que actúe de forma homogénea". ¿Implica esto un gasto igual por parte de todos los propietarios de carreteras? Dificilmente, ya que el dinero puede estar bien o mal gastado. Incluso en el supuesto de una calidad igual de gasto del dinero, signifique lo que signifique, a su vez, queda la cuestión de si la "igualdad" debe normalizarse por el valor de la carretera, o su longitud, o la longitud multiplicada por el número de carriles y su anchura, etc. Además, ¿cómo incorporamos las diferencias entre las carreteras sinuosas y las rectas? ¿Las que están bien peraltadas y las que no? El concepto de "calidad" tiene en la mayoría de los casos un elemento difícil y subjetivo que dificulta la comparación, y el presente caso no es ciertamente una excepción a esta regla. ¿Consiste en rellenar los baches, reducir la rugosidad de la carretera, los peligros para los automovilistas que la utilizan, la velocidad con la que se puede circular, los niveles de congestión? Si esta objeción debe formularse con una fraseología tan ambigua, pierde gran parte de su fuerza. La cuestión es que, en los mercados, todas estas consideraciones difíciles de precisar se amalgaman en una sola estadística: el beneficio. Pero esto es imposible en ausencia de instituciones de mercado.

En tercer lugar, sólo se puede poseer adecuadamente la propiedad física, no el valor de la misma.⁷ Este último lo determinan potencialmente miles de compradores y vendedores, cualquiera de los cuales podría convertirse en el comprador o vendedor marginal, que es quien realmente determina el precio y, por tanto, el valor de la propiedad. Si un hombre fuera realmente dueño del valor de su propiedad, en contraposición a un conjunto de derechos relativos a su inviolabilidad física, entonces se podría prohibir a todos estos otros actores económicos (incluido ese mismo hombre) la toma de decisiones independientes, no sea que alguno de ellos, horrores, actúe de esa manera, comprando o dejando de comprar, por ejemplo, un complemento o sustituto. Por poner otro ejemplo: en virtud de la doctrina de la inviolabilidad de los valores de la propiedad, no de la propiedad física, la sociedad tendría derecho a prohibir a los negros que realicen compras inmobiliarias en barrios que antes eran de blancos, bajo el supuesto de que hacen bajar los valores de la propiedad, lo que constituye una injusticia manifiesta y una violación de sus derechos.

En cuarto lugar, existe un remedio de mercado, fácilmente disponible, para cualquier individuo que esté indebidamente preocupado por el impacto del estilo de gestión de la nueva empresa privada de carreteras en el valor de sus propiedades inmobiliarias: tomar una posición en esta misma empresa; comprar acciones de la misma; echar al inepto gestor, e instalar su propio equipo. Por lo tanto, esto no es una objeción seria a la transición a una industria vial privada.

En quinto lugar, las carreteras no tienen nada de particular en este sentido. El "problema" de

que una empresa afecte al valor de la propiedad de sus vecinos no se limita al caso de las calles. Más bien, es omnipresente. Si la panadería que está al lado de mi carnicería hace un negocio de venta de tierras, algunos de sus clientes seguramente encontrarán el camino hacia mi propio local. Si, por el contrario, no sabe cocinar en una bolsa de papel, habrá menos clientes suyos que pueda captar en mi propio beneficio. Y viceversa. ¿Significa esto que una vez que el gobierno nacionalice las panaderías y carnicerías, este argumento de externalidad negativa impediría la desnacionalización de estas industrias? Ni mucho menos.

Coacción. A continuación, consideramos la objeción de que el propietario está obligado a aceptar un contrato con el nuevo propietario de la carretera. La dificultad aquí, y la fuerza de la objeción, no es que el contrato no sea justo o apropiado. Y, como hemos visto anteriormente, este acuerdo legal intentaría incorporar en él protecciones para el propietario contra los bloqueos.

El problema es, más bien, que el propietario del terreno colindante a la carretera está obligado a aceptar este contrato, mientras que, en una situación ideal, la gente puede elegir qué contratos firmar y cuáles evitar. Sí, esto es un problema. En la sociedad verdaderamente libre, nadie está obligado a negociar con nadie. Y aquí, ciertamente, el propietario de un terreno interior tendrá que tratar con el o los propietarios de las carreteras que rodean sus propiedades.

Hay dos maneras de abordar la objeción: una válida, la otra no del todo. Consideremos primero el argumento no válido. Es posible argumentar que esta dificultad no se limita en absoluto a las carreteras. Por ejemplo, cuando la panadería o la carnicería anteriormente nacionalizadas vuelvan a su lugar de origen, la empresa privada, las personas que solían frecuentar al proveedor gubernamental de estos servicios no tendrán más remedio que convertirse en clientes de las nuevas empresas privadas que venden estos productos. Esta afirmación se ve reforzada si éstas son las únicas operaciones de este tipo en la ciudad, y el siguiente proveedor más cercano se encuentra a cientos de kilómetros de distancia. Este argumento va en cierta medida en la dirección de abordar la objeción, pero no alcanza completamente este objetivo. El núcleo de la verdad en él es que el propietario de la tierra en cuestión podría no ser tan molesto por la transición a las carreteras privadas como lo sería para los compradores de estos productos alimenticios. Estos últimos podrían llegar a morir, si no se pudieran conseguir fuentes alternativas de alimentos; el propietario sin salida al mar no tiene por qué sufrir ese destino, si se tiene debidamente en cuenta la cuestión del bloqueo.

Sin embargo, donde este argumento falla es que, aún así, el propietario bloqueado está obligado por ley a tratar con el nuevo propietario de la carretera que colinda con su propiedad, y esto simplemente no es así para el comprador de alimentos. Y ello, a pesar de que este último podría morir como consecuencia de la privatización, y no puede ocurrir, arguyendo, en el caso del primero. Es decir, hay que distinguir entre morir como consecuencia de la privatización, escenario que contemplamos por mera lógica argumental, y verse obligado por ley a tratar con una empresa, independientemente del resultado en términos de esperanza de vida. La objeción que ahora examinamos se refiere únicamente a esta última cuestión, por lo que no se puede responder plenamente a la primera.

Una mejor respuesta a esta objeción es señalar que la dificultad no proviene del proceso de privatización en sí mismo, sino de la toma inicial por parte del gobierno de la industria de la construcción de carreteras. La razón por la que el propietario sin salida al mar debe tratar con el nuevo propietario privado de carreteras, si es que hay un nuevo propietario privado de carreteras, emana de la propia lógica de la situación.

Le guste o no, el propietario sin salida al mar, en la actualidad, está lógicamente obligado a tratar con el propietario de la carretera colindante, que resulta ser el aparato estatal. La razón por la que los propietarios sin salida al mar se ven obligados a tratar con los propietarios de las carreteras, sean éstos privados o públicos, forma parte de la praxeología geográfica. A falta de hacer un túnel

bajo la carretera o de construir un puente sobre ella -es decir, si nos limitamos al espacio bidimensional-, la geometría euclidiana, y no la ley hecha por el hombre, obliga a los propietarios a "tratar" de alguna manera con los propietarios de las carreteras. Lo único que hará la privatización es cambiar la identidad de la institución, de pública a privada, a la que Euclides "obliga" a relacionarse al propietario, contractualmente.

*Este capítulo está dedicado a mi escéptico amigo, Bill Barnett, mi colega en la Universidad Loyola de Nueva Orleans.

1 Para apoyar esta afirmación, véase David Beito, "From Privies to Boulevards: The Private Supply of Infrastructure in the United States during the Nineteenth Century", en *Development by Consent: The Voluntary Supply of Public Goods and Services*, Jerry Jenkins y David E. Sisk, eds. (San Francisco, 1993), pp. 23-48; David Beito y Linda Royster Beito, "Rival Road Builders: Private Toll Roads in Nevada, 1852-1880", *Nevada Historical Society Quarterly* 41 (verano de 1998): 71-91; David Beito, "Voluntary Association and the Life of the City", *Humane Studies Review* (otoño de 1988); ídem, "Owning the Commanding Heights", *Essays in Public Works History* (1989), vol. 16; Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979): 209-38; ídem, *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980), pp. 299-330; ídem, "Public Goods and Externalities: The Case of Roads", *The Journal of Libertarian Studies: An Interdisciplinary Review* 7, no. 1 (primavera, 1983): 1-34; ídem, "Theories of Highway Safety", *Transportation Research Record* 912 (1983): 7-10; ídem, "Road Socialism", *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195-207; Walter Block y Matthew Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, nos. 2/3 (junio-septiembre de 1996): 351-62; Walter Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, nos. 2/3 (junio-septiembre de 1998): 315-26; ídem, "Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls", *Competitiveness Review* 8, n° 1 (1998): 55-64; ídem, "Road Privatization: A Rejoinder to Mohring," *Privatize Roads and Highways* (Lewiston, N.Y.: Edwin Mellon Press, 2005), también reimpresso como cap. 19 en este volumen; Fred Foldvary, *Public Goods and Private Communities: The Market Provision of Social Services* (Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar, 1994); Michelle Cadin y Walter Block, "Privatize the Public Highway System", *The Freeman* 47, n° 2 (febrero de 1997): 96-97; Bryan Caplan, "A Practical Proposal for Privatizing the Highways and Other 'Natural' Monopolies", *Economic Notes* 72 (Londres: Libertarian Alliance); John M. Cobin, "Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte", *Planning and Markets* 2, no. 1 (1999); Andre De Palma y Robin Lindsey, "Private Toll Roads: Competition under Various Ownership Regimes", *The Annals of Regional Science* 34 (2000): 13-35; ídem, "A Model of Curb Rights In Private Urban Transit Markets", *Canadian Transportation Research Forum* (2001): 581-96; Dan Klein, "The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America", *Economic Inquiry* (octubre de 1990): 788-812; Dan Klein, John Majewski y Christopher Baer, "Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797-1845", *Journal of Economic History* (marzo de 1993): 106-22; ídem, "From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800-1860", *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191-209; Dan Klein y G.J. Fielding, "Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century", *Transportation Quarterly* (julio de 1992): 321-41; ídem, "How to Franchise Highways", *Journal of Transport Economics and Policy* (mayo de 1993): 113-30; ídem, "High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time", *Policy Study* 170 (noviembre de 1993); Bertrand Lemennicier, "La Privatisation des rues", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n° 2/3 (junio-septiembre): 363-76; Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); ídem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Reino Unido: Penguin, 1967); ídem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); John Semmens, "Road to Ruin", *The Freedom* (diciembre de 1981); ídem, "The Privatization of Highway Facilities", *Transportation Research Forum* (marzo de 1983); ídem, "Highways: Public Problems and Private Solutions", *The Freeman* (marzo de 1985); ídem, "Intraurban Road Privatization", *Transportation Research Record* (1987): 1107; ídem, "Using Competition to Break the U.S. Road Monopoly", *Heritage Foundation* (14 de diciembre de 1987); ídem, "Privatization: Saving While Serving the Public", *Goldwater Institute* (25 de abril de 1988); ídem, "Taking Over the Roads", *Liberty* (noviembre de 1988); ídem, "Why We Need Highway Privatization", *Laissez Faire Institute* (marzo de 1991); ídem, "Private Highways? They're Cheaper, Better, Fairer", *Phoenix Gazette*, 3 de abril de 1991; ídem, "The Rationale for Toll Roads: You Get What You Pay For", *Phoenix Gazette*, 16 de diciembre de 1992; ídem, "Highway Privatization: What Are the Benefits for Arizona?", *Goldwater Institute* (diciembre de 1992); ídem, "From Highways to Buy-Ways", *Spectrum* (otoño de 1993); ídem, "Highway Investment Analysis", *Arizona Department of Transportation* (diciembre de 1994); ídem, "Privatize Driver's License, Registration System", *Tribune*, 25 de diciembre de 1994; ídem, "Privatizing Vehicle Registrations, Driver's Licenses and Auto Insurance", *Transportation Quarterly* (otoño de 1995); ídem, "Selling the Roads: Privatizing Transportation Systems", *Liberty*; ídem, "Goodbye, DMV", *Liberty* (enero de 1996); ídem, "Selling the Roads: Privatizing Transportation Systems", *Liberty* (1996).

2 Hans-Hermann Hoppe, *Democracy-The God That Failed: The Economics and Politics of Monarchy, Democracy, and Natural Order* (New Brunswick, N.J.: Transaction Publications, 2001), p. x.

3 T.M. Ohashi, T.P. Roth, Z.A. Spindler, M.L. McMillan y K.H. Norrie, *Privatization Theory and Practice* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980).

4 <http://www.railserve.com/JJHill.html>; debo esta cita a Sam Bostaph.

5 Gabriel Roth (correspondencia personal, fechada el 20 de diciembre de 2002) señala que nadie contempla siquiera la posibilidad de privatizar los ascensores de los rascacielos distribuyéndolos por partes, de una en una, entre todos los ocupantes de cada planta. No sólo no se privatizan los ascensores de esta manera, sino que a nadie se le ocurriría devolver al sector privado la totalidad del ascensor, aparte del edificio en el que se encuentra.

6 Me niego a emplear la expresión más comúnmente utilizada "búsqueda de rentas". ¿Por qué utilizar un concepto perfectamente bueno, la renta, para describir algo que en el fondo es malvado y vicioso? ¿Por qué no llamar a las cosas por su nombre? Véase en este <http://www.mises.org/fullarticle.asp?control=385&month=17&title=Watch+Your+Language&id=19>.

7 Hans-Hermann Hoppe y Walter Block, "Property and Exploitation", *International Journal of Value-Based Management* 15, no. 3 (2002): 225-36.

Parte IV:

Críticas

CAPÍTULO 14

Carreteras, puentes, luz solar y derechos de propiedad privada

Supongamos que existe un sistema de carreteras y autopistas privadas.¹ Supongamos, además, que una sola empresa fuera propietaria de una autopista que se extendiera desde Boston hasta Los Ángeles. Una de las objeciones a esta situación es que separaría las partes norte y sur de Estados Unidos, algo que ni siquiera la Guerra Civil pudo conseguir.²

A primera vista, se trata de una objeción absurda. Ciertamente, cualquier empresa lo suficientemente rica y poderosa como para haber obtenido los derechos de propiedad de una instalación de proporciones tan gigantescas,³ nunca podría actuar de manera tan arbitraria y caprichosa. ¿Cómo podría obtener algún tipo de beneficio, y mucho más maximizarlo, si se negara a permitir que la gente utilizara su carretera para viajar en cualquier dirección que deseara? Si no permitiera, es más, alentarla, a otras empresas de carreteras a proporcionar corredores de tránsito norte-sur que bisecaran sus propias propiedades,⁴ reduciría enormemente el valor de las mismas. Una carretera sin entradas ni salidas, salvo en los puntos terminales de Boston y Los Ángeles, tendría un valor de capital muy inferior al de una autopista ordinaria de acceso limitado. Esta objeción toma una cosa buena -corredores de acceso limitado y alta velocidad- y la eleva más allá de lo comprensible. Es de suponer que esta empresa no llegó a ocupar una posición económica tan exaltada actuando de esta manera, y pronto volverá a la oscuridad económica de la que una vez surgió si lo hace ahora. Seguramente, cualquier presidente que organizara la empresa de esta manera sería rápidamente despedido por el consejo de administración. Y cualquier consejo de administración que no cumpla con esa responsabilidad fiduciaria pronto sentiría la ira de los accionistas.⁵

Pero si reflexionamos un poco más, puede interpretarse caritativamente como algo mucho más profundo. Los críticos pueden admitir fácilmente la improbabilidad de que se produzca tal escenario.⁶ En cambio, puede plantear una situación en la que podría ocurrir, dada una concatenación específica de acontecimientos. Por ejemplo, aceptemos por un momento la privatización de las carreteras,⁷ y supongamos que un heredero ha entrado en posesión de esa autopista de acceso radicalmente limitado. Supongamos que la empresa es propiedad de un único titular y que a este beneficiario no le importa ni un ápice preservar los valores del capital, y mucho menos ampliarlos. ¿Se trata entonces de una *reductio ad absurdum* de la privatización de las carreteras?

De nuevo, hay problemas. ¿Cómo fue posible, en primer lugar, amasar los medios necesarios para montar una autopista sin entradas ni salidas

en más de 5.000 kilómetros?⁸ No entra en el ámbito de la realidad, ni siquiera en el de un proyecto tan elaborado. Al fin y al cabo, una objeción, aunque sea teórica, debe tener alguna relación con una situación real para que sea relevante. Por otra parte, si la carretera fuera normal cuando es propiedad del benefactor, sería muy difícil que éste cortara unilateralmente las carreteras transversales. (Es de suponer que se trata de pasos elevados; de lo contrario, se obviaría el carácter de acceso limitado de la carretera). Es probable que haya contratos a largo plazo, incluso permanentes, que estipulen que el propietario del paso elevado tiene derecho a seguir manteniendo su amenidad.

No obstante, pasamos por alto estas críticas a la objeción de Tullock,⁹ aunque sólo sea por el bien del argumento. Es decir, damos por hecho que hay un propietario de una autopista de acceso cero que se extiende por todo el país y que se niega rotundamente a arreglar contractualmente los puntos de salida y entrada, o los pasos elevados que bisecan su propiedad. Además, suponemos que, o bien no hay impuestos, lo que le obligaría a declararse en quiebra,¹⁰ o bien, si los hay, dispone de fondos suficientes para poder mantenerse en el negocio en un futuro previsible. Incluso en estas condiciones más difíciles, seguimos negando la afirmación de que las autopistas de la empresa privada pueden abrir una brecha en todo un país.

AD COELUM

Entonces, ¿cómo podemos mantener la viabilidad de los derechos de propiedad privada en este contexto? Muy sencillo. Basta con aplicar la teoría lockeana¹¹ y rothbardiana¹² de los derechos de propiedad. Sobre esta base, otro empresario de la carretera puede construir un paso elevado por encima de esta autopista de acceso limitado, o un túnel, excavando por debajo de ella. Esto cortará de raíz cualquier temor incipiente de que los derechos de propiedad privada en las carreteras sean tan poco prácticos, tan insostenibles, que puedan partir la nación en dos partes.

Ante esta "modesta propuesta", una crítica saltará inmediatamente a la mente. ¿Qué pasa con los derechos de propiedad privada del propietario de la carretera? Según los críticos de la teoría de la propiedad, cualquier intento de violar su "espacio aéreo" o "espacio subterráneo" es una violación de los derechos de propiedad. Por lo tanto, sólo podemos tener una de dos cosas: o el pleno respeto de los derechos de propiedad privada o la existencia de carreteras de propiedad privada y la inviolabilidad nacional. Es decir, si los derechos de propiedad privada del propietario de la carretera están plenamente protegidos, nadie podrá construir un paso subterráneo o elevado, ya que esto interferiría en el uso que hace de sus propiedades.

Esta crítica se basa en la interpretación de Locke, Rothbard y los libertarios como partidarios de la doctrina *ad coelum*. Según este punto de vista, si una persona posee un acre de tierra en la superficie de la tierra, posee un cono de estrechamiento que se extiende hasta el mismo centro del planeta, y un cono de ensanchamiento que se extiende hacia el cielo.

Pero esto es una parodia de los derechos de propiedad y ningún defensor de este sistema lo defiende. Por el contrario, los enemigos de los derechos de propiedad privada lo ofrecen como ejemplo de cómo funcionaría esa ley si alguna vez fuéramos tan tontos como para ponerla en práctica. Los Friedman, padre e hijo, llevan mucho tiempo desestimando los derechos de propiedad privada basados en el *homesteading* como un fetiche o mantra libertario.

Dice David Friedman:

Un tribunal al resolver disputas sobre la propiedad, o una legislatura al redactar un código de leyes que se aplique a dichas disputas, debe decidir cuáles de los derechos asociados a la tierra están incluidos en el paquete que llamamos "propiedad". ¿Tiene el propietario derecho a prohibir que los aviones crucen su terreno una milla más arriba? ¿Y a 30 metros? ¿Qué hay de las personas que extraen petróleo a una milla por debajo del terreno? ¿Qué derechos tiene contra los vecinos cuyo uso de sus tierras interfiere con el uso de las suyas? . . . Parece sencillo decir que deberíamos tener propiedad privada sobre la tierra, pero la propiedad de la tierra no es algo sencillo. . . . No existe una norma jurídica general que la asigne siempre al derecho (persona).¹³

Dice Milton Friedman:

¿Cuántas veces ha escuchado a alguien decir que la respuesta a un problema es que simplemente hay que convertirlo en propiedad privada? Pero, ¿es la propiedad privada una noción tan obvia? ¿Sale del alma?

Tengo una casa. Me pertenece. Tú vuelas un avión sobre mi casa, a 6.000 metros de altura. ¿Está violando mi propiedad privada? Usted vuela a 50 pies. Usted podría dar una respuesta diferente. . . . ¿Está violando mi propiedad privada? Son preguntas a las que no se puede responder por introspección. Son preguntas prácticas que requieren respuestas basadas en la experiencia. Antes de que existieran los aviones, nadie pensaba en el problema de la invasión por el aire. Así que decir simplemente "propiedad privada" es un mantra, no una respuesta. Decir simplemente "utilizar el mercado" no es una respuesta.¹⁴

Pero esta es la clásica estratagema del hombre de paja: asignar un argumento a tu oponente, refutarlo y luego declarar la victoria. Sí, si la doctrina *ad coelum* fuera la posición de quienes defienden los derechos de propiedad y la privatización de las carreteras, su punto de vista sería insostenible. Porque ¿cómo podría alguien justificar la construcción de un puente sobre la carretera de otra persona, en contra de su voluntad, por estos motivos? La empresa no sólo sería dueña del espacio aéreo sobre la autopista, sino que lo poseería hasta el cielo. La empresa tendría derecho a prohibir que los aviones volaran por encima. Seguramente, podría impedir legalmente que se construyera un paso por encima (o por debajo).

Sin embargo, esta no es en absoluto la perspectiva del defensor libertario de los derechos de propiedad privada. En cambio, adopta una posición basada en el principio de la propiedad privada. Según este punto de vista, uno comienza con la propiedad de su propia persona. Entonces, cuando uno es el primero en "mezclar su trabajo" con un territorio virgen hasta entonces no poseído, puede reclamar legítimamente derechos de propiedad sobre este último. Una persona puede ser dueña de la tierra, pero no de un cono extendido desde el cielo hasta el núcleo de la tierra, porque por estipulación, sólo ha mezclado su trabajo con la propiedad en la superficie de la tierra.

¿Hasta dónde se extienden entonces los derechos del propietario de la superficie? ¿Dónde está el límite entre su dominio y el de un constructor de aviones o de pasos elevados? Es imposible defender cualquier respuesta arbitraria, como "30 metros de altura". La réplica obvia a eso, como los Friedman no se cansan de recordarnos, es: "¿Por qué no 99 o 101 pies?". En lugar de ello, el casero lockeano ofrece un principio, y pide que, en caso de disputa, sean los tribunales los que determinen la altura exacta en un caso concreto. Pero hay un principio bajo el que se pueden hacer tales determinaciones: los límites de la propiedad deben situarse donde lo indiquen el *homesteading*, la costumbre local y el disfrute común, y el contexto. Por ejemplo, ¿a qué altura puede volar el avión? Si está sobre campos de trigo, muy, muy bajo (¿cinco pies? ¿diez pies?), siempre y cuando los cultivos no puedan ser dañados por dicha actividad, y la única aportación de trabajo a la tierra haya sido en forma de dichas plantaciones.

Por otra parte, si el propietario de la tierra puso una casa de tres pisos, también es dueño de una "penumbra" de aire por encima de ella, suficiente para disfrutar de las comodidades ordinarias de la propiedad de la vivienda. Esto podría definirse tanto en términos de altura como de número de vuelos de aviones al día. La respuesta al enigma en este caso estaría en los miles de pies.¹⁵

Un elemento crucial para la filosofía del homesteading es el orden cronológico.¹⁶ Si el aeropuerto ya estaba en funcionamiento cuando el agricultor adquirió el terreno, éste no puede hacer nada que interfiera con el uso que era anterior en el tiempo. En este caso, partimos de la base de que el aeropuerto reclamaba no sólo los derechos físicos sobre el terreno en el que se encuentran las pistas, sino también las vías de salida circundantes. Es decir, un agricultor de este tipo estaría impedido para siempre de erigir un gran edificio en la ruta de vuelo de los aviones, sin el permiso del propietario del aeropuerto.

En cambio, si el colono llegara primero y construyera un rascacielos, la compañía aérea no sólo tendría que adaptar sus rutas de vuelo a los edificios existentes, sino que tampoco se le permitiría crear un nivel de ruido incompatible con el disfrute ordinario y tranquilo de esos inmuebles.

Pues bien, ¿a qué altura debe estar el paso elevado para no interferir con los servicios del propietario de la carretera? Según la teoría de la propiedad de la carretera, puede ser tan bajo como desee el constructor, siempre y cuando no interfiera con los derechos de la propiedad de la carretera. Esto, a su vez, vendría determinado por la capacidad de la empresa para proporcionar a sus clientes, los automovilistas, un carril de circulación. Dado que los camiones más altos que utilizan la autopista no superan los diez metros de altura, al menos como primera aproximación podemos decir que la parte inferior del paso elevado puede estar a una altura de, digamos, diez metros del suelo.¹⁷

EL PARAGUAS

Hasta aquí hemos respondido a la objeción de Tullock. La carretera principal que divide el país no puede utilizarse para separar una sección de la otra. Cualquier tendencia a hacerlo sería respondida por otras empresas de carreteras que erigirían pasos elevados, o túneles, permitiendo el tráfico norte-sur.

Pero no podemos concluir en este punto, ya que hay muchas otras críticas a nuestra posición. He aquí una sencilla. No sólo los camiones utilizan la autopista, sino que a veces -es cierto, pero a veces- las autopistas se utilizan para transportar objetos mucho más grandes, como plataformas de perforación de petróleo, casas, graneros, norias, etc. A menudo, por supuesto, se descomponen en piezas más pequeñas. Esto facilita el transporte, pero sólo a un precio. Sin embargo, otras veces se transportan de un punto a otro tal cual, en su totalidad. Entonces, la capacidad de la autopista para darles servicio requiere una altura de, digamos, 100 pies o más.

La respuesta a esto es relativamente fácil. O bien la parte inferior del paso elevado debe estar a 100 pies o más del suelo, o bien debe tener la forma de un puente levadizo, que puede dar cabida a ese tráfico, aunque sea escaso. Puede decirse que el propietario de la autopista ha adquirido ese derecho. Un paso elevado que no lo permitiera limitaría el control sobre su propiedad.¹⁸

Una objeción más compleja es la siguiente: Si está bien que se construya un puente sobre una autopista, en contra de las objeciones del propietario de la carretera, ¿por qué no es legítimo que una persona cree un paraguas muy grande sobre toda una ciudad, bloqueando la lluvia, la nieve, la luz del sol y la vista del cielo? Pues esto es exactamente lo que se está haciendo al propietario de la carretera, sólo que a una escala mucho menor.

Con esta objeción, la posición de los defensores de las carreteras privadas se vuelve aparentemente precaria. Porque ahora debe renunciar a la privatización de las carreteras o aceptar una situación en la que la vida en las ciudades¹⁹—cualquier ciudad— sería casi insostenible. Por suerte para su posición, hay respuestas.

En primer lugar, podría presentar el argumento de minimis: que bloquear el sol y la lluvia en una pequeña parte de la autopista es significativamente, y por tanto relevante, diferente de hacerlo

en toda una ciudad. Podría sostener que el dolor y el sufrimiento sufridos por un automovilista que viaja de Boston a Los Ángeles, obligado a pasar por debajo de decenas de pasos elevados durante el viaje de 5.000 kilómetros, no sería nada comparado con el hecho de dejar una ciudad entera prácticamente inhabitable. Podría insistir, además, en que hay algo más que una diferencia de escala. O, alternativamente, que la mera divergencia en el alcance hace que una situación por lo demás similar sea diferente.

Sin embargo, a pesar de todo esto, sigue existiendo la persistente duda de que la analogía sea buena. Si alguien puede erigir un puente sobre un trozo de carretera, estaría justificado, según este principio, que construyera un paraguas sobre toda una ciudad.

VER LA PROPIEDAD

Esta acusación se ve reforzada por la afirmación de que, en el marco de la libre empresa, las vistas pueden ser objeto de propiedad. Si es así, no se puede permitir que el aspirante a constructor del puente realice esta actividad por una razón totalmente distinta: no sólo porque está infringiendo el derecho de propiedad del propietario del "monopolio" de la carretera, sino porque está cortando su vista.

Basándose en un análisis superficial, hay cierta coherencia en esta postura. Al fin y al cabo, si las vistas no se pueden poseer, se perderá gran parte del valor de propiedad de las "propiedades con vistas". Por ejemplo, si el propietario del océano²⁰ puede erigir una gran valla que impida a los propietarios de la costa mirar hacia ella, su propiedad valdrá mucho menos de lo que vale ahora con las disposiciones institucionales actuales. En cambio, este sistema no implicará tanto una pérdida de valor como una transferencia. Porque si el propietario del océano puede amenazar con construir una valla, también puede cobrar por no erigirla.²¹ En este caso, la pérdida del propietario debería compensarse con la ganancia del propietario del océano.

Pero una defensa más sólida de la imposibilidad de ver la propiedad es que determinaría en exceso los derechos de propiedad. Un sistema que funcione bien no permitiría ningún conflicto intrínseco. Es decir, los derechos de propiedad deben especificarse de tal manera que se impida que dos personas diferentes posean cada una el mismo derecho. Pero éste es precisamente el defecto del concepto de propiedad de vistas. Si A es propietario de una vista, debería poder modificarla de la manera que le convenga e impedir que nadie la cambie sin su permiso; al fin y al cabo, ésta es la esencia de la propiedad. Pero si esta vista incluye la casa de B, A puede dictar el color, la forma, el tamaño, etc., de esta vivienda. Esto, sin embargo, haría estragos en la idea de que B es dueño de su propia morada. A no sólo podría impedir que B creara este edificio, sino que también podría impedir que lo derribara, ya que eso también cambiaría su vista.

Incluso si las vistas no pueden ser objeto de propiedad por la propia naturaleza de las cosas, esto sigue rescatando la propiedad privada sólo parcialmente. Esta doctrina puede ahora desviar la acusación de que el puente obstruye la vista, pero sigue siendo vulnerable a la de que interfiere con la luz del sol, la lluvia, etc., y otros accesorios de la propiedad.

Una posible defensa contra la posición de Tullock es la afirmación de que la luz del sol, la lluvia, el viento, etc., no pueden ser objeto de propiedad. Si es así, hay una objeción menos a la construcción del paso elevado. ¿Es posible sostener que ni siquiera estas cosas pueden ser objeto de propiedad? No. Una implicación práctica de esta admisión sería que ninguna agricultura podría ocupar el lugar; al menos no si una persona malévola quisiera erigir un paraguas gigantesco sobre los campos, cortando el viento, la lluvia y la luz solar necesarios. Pero no necesitamos recurrir al mero pragmatismo -que es indigno de nosotros- para argumentar nuestro caso. Cuando un hombre se apropia de un terreno, también lo hace con respecto a la luz del sol, la lluvia, etc. Todo ello es necesario para que se produzcan las cosechas.

Ajá, dice el crítico. Esto puede estar muy bien para las granjas, pero las ciudades son un asunto totalmente diferente. Sin duda, hay algunas áreas metropolitanas que comenzaron como comunidades agrícolas. Y en estos casos, el aprovechamiento por parte de los agricultores del viento, la lluvia, la luz del sol, etc., pudo pasar a los propietarios del centro cuando compraron los terrenos agrícolas, así dotados. Aquí no hay ningún problema: el paraguas no puede instalarse porque los propietarios de los terrenos de la ciudad son dueños de los derechos sobre el clima. No han adquirido estos servicios por su cuenta, sino que los han comprado a los agricultores que sí han "mezclado su trabajo" con ellos.

Sin embargo, hay algunas ciudades que no comenzaron su vida de esa manera. En lugar de ser convertidas a partir de acres despejados y plantados, comenzaron como depósitos comerciales, centros de fabricación y comercio, etc. En este caso, no se puede afirmar que la lluvia, la luz del sol, etc., sean una herencia de Locke. La vida en la ciudad es capaz de funcionar bastante bien en la oscuridad.²² ¿Puede sostenerse la objeción del "monstruo del paraguas" al menos en este caso?

ANTICIPACIÓN

Una forma de obviarla sería conjurar un caso en el que esta amenaza se anticipara. Supongamos que usted es propietario de un terreno urbano (no ex agrícola) y quiere beneficiarse²³ de la luz del sol y de la lluvia. ¿Cómo podría impedir la construcción del "paraguas" que bloquearía el sol y la lluvia para usted, y en cooperación, con y para sus vecinos circundantes? Una posibilidad sería erigir una torre muy grande, o incluso un palo, tan alto que hiciera prácticamente imposible la colocación de una lona sobre la ciudad.²⁴ ¿Qué medidas podría tomar su oponente en estas circunstancias tan hipotéticas? Bueno, podría²⁵ construir su paraguas con un agujero para acomodar su palo. Sería un paraguas de aspecto extraño, pero aún así podría funcionar para cumplir su cometido: bloquear la luz del sol y la lluvia, y apoyar así la objeción de Tullock a la construcción de puentes sobre carreteras privadas sin el permiso de su propietario.

Supongamos que no hubiera uno, sino varios (¿docenas?) de grandes postes erigidos en la ciudad, con el único propósito de obviar el monstruo de la lona. Esto no tendría éxito del todo, ya que incluso con un paraguas, que se asemejara a un queso suizo, se podría causar suficiente daño a los habitantes de la ciudad como para que la objeción de Tullock fuera poderosa.

Pero a la defensa no le falta al menos una respuesta más. En lugar de palos estacionarios, podría construirlos de manera que giraran en la parte superior. De ser así, y de nuevo en la suposición de que la igualdad de tecnología exige la misma altura para el palo o los palos y la lona, esto no reduciría por completo la ofensiva a un escombros. Todo dependería de lo grandes que fueran los agujeros en el queso "suizo" en relación con su superficie total, y de si dicho queso "suizo" podría seguir siendo soportado, y del daño que fuera capaz de causar a los habitantes de abajo.

Hay al menos suficiente incertidumbre en tal escenario como para que el argumento de la privatización de las carreteras sea inmune a la objeción de que la construcción de un puente sobre la carretera de otro no crearía la antinomia de las ciudades invivibles. Es decir, el resultado final del experimento mental del paraguas no es una victoria abrumadora para el lado de Tullock del debate. Puede ser que, dadas las ventajas naturales de girar los palos sobre la lona, se pueda construir el puente sobre la carretera sin establecer un principio de derechos de propiedad privada que desaconseje indebidamente al habitante de la ciudad.

Sin embargo, sólo por el bien del argumento, y para dificultar al máximo el caso de la privatización de las carreteras,²⁶ vamos a conceder a la ofensa la "victoria" en esta competición. Es decir, planteamos la idea de que, si alguien puede construir impunemente un puente sobre la

propiedad del propietario de la carretera privada, no hay razón para que no pueda erigir un paraguas monstruoso sobre una ciudad, bloqueando su luz solar y su lluvia. Además, suponemos que esto no sólo sería muy perjudicial, sino que sería intolerable. Sobre la base de nuestra discusión de los postes, las lonas, el queso "suizo", etc., concluimos que es una violación de los derechos de propiedad privada construir la lona sobre la ciudad. Si es así, debemos forzosamente conceder también el punto de Gordon Tullock de que, en lo que se refiere a un edificio, una carretera privada que se extienda desde Boston a Los Ángeles cortaría efectivamente el país en dos partes, y cada parte separada de la otra. Todo esto se desprende de nuestra estipulación.

Pero sólo si estamos hablando de un puente ordinario. Afortunadamente, para el caso de la privatización de las carreteras -en la medida en que depende de conectar el país saltando por encima de la carretera privada- es posible especificar un puente de tal manera que se supere esta objeción.

Supongamos que el puente no fuera opaco, sino que estuviera construido de cristal. Esto permitiría que el sol pasara a través de él. Por supuesto, seguiría existiendo el problema de la lluvia. Supongamos, además, que el puente no estuviera construido con material sólido, sino con una malla o rejilla; siempre que los agujeros no fueran demasiado grandes, una calzada construida de esta manera podría soportar el tráfico de vehículos y también permitir que la lluvia cayera sobre la carretera por debajo de forma similar a como lo haría. Además, toda la estructura podía adoptar la forma de un puente levadizo, en caso de que el propietario inicial de la carretera quisiera transportar un paquete de gran tamaño (de peso excesivo).

CONCLUSIÓN

¿Qué podemos concluir entonces de esta discusión? La resolución es que el apoyo de Tullock al socialismo vial debe fracasar. Carece de mérito, en primer lugar, debido a la posibilidad de pasar por encima, o por debajo, del propietario "hostil" de la carretera. En segundo lugar, puede fracasar si concluimos, sobre la base de la consideración de los derechos de propiedad privada, que nadie podría construir el paraguas sobre la ciudad, debido al poder práctico de los postes defensivos. Alternativamente, la opinión de Tullock puede ser desestimada incluso si la lona bloquea el sol y la lluvia, siempre que esto se considere deseable, es decir, sea una economía externa, no una deseconomía. En cuarto y último lugar, no tenemos por qué consentir el socialismo vial aunque se dé la razón al ataque sobre la defensa en la cuestión de la lona, y ésta se interprete como una deseconomía negativa, siempre que el paso elevado sea de puente levadizo, construido con malla de vidrio.

Pero el lado Tullock del debate no está exento de otra posible objeción: el propietario hostil de la carretera, al igual que la gente de la ciudad, puede construir una serie de palos tanto hacia arriba como hacia abajo, en un intento de impedir la construcción de un paso superior (inferior). Pero aquí, a diferencia del caso de la ciudad, el claro vencedor es la "ofensa"; es decir, el propietario de la carretera (defensor) tendrá que colocar palos a lo largo de las 3.000 millas de extensión de sus posesiones, cada tres metros más o menos, ya que de lo contrario se podrá construir un túnel o puente transversal. Incluso si le concedemos un plazo de dos años -algo a lo que no tiene necesariamente derecho-, se trata de una tarea tremendamente cara y desalentadora. Por el contrario, todo lo que necesita el "ataque" es tener éxito una vez cada docena de millas más o menos, la distancia media entre puntos de acceso en las modernas autopistas de acceso limitado.

Además, el aumento de la tecnología va necesariamente en contra del "defensor". Supongamos que cada año las innovaciones permiten ampliar la longitud de los palos, o de los puentes y túneles, en, digamos, tres metros. Esto significaría que el propietario de la carretera "monopolista" tendría que pasar por el proceso cada año, es decir, superar a su oposición en una

longitud de 3.000 millas, cuando todo lo que la oposición tiene que hacer es tener éxito en unos pocos cientos de puntos discretos. Por el contrario, los defensores de los nazis tuvieron una tarea fácil al tratar de anticipar dónde desembarcarían los aliados.

Obsérvese hasta dónde tienen que llegar los defensores del socialismo de carreteras para poder siquiera montar un ataque interesante contra la privatización de las autopistas. En un momento en que decenas de miles de personas mueren²⁷ en las carreteras y caminos de la nación, en lugar de pedir la privatización, Tullock pone obstáculos filosóficos en su camino. Lo hace inventando, no sólo un escenario condicional contrario a los hechos, sino concediendo, sólo en aras de la argumentación, la razonabilidad de suponer que un propietario de carreteras no vería con buenos ojos las vías de acceso, y los pasos elevados. Esto, por supuesto, es improbable en extremo. Hemos contemplado una ocurrencia tan extraña sólo porque nos permitía luchar con algunas objeciones muy teóricas a la privatización de las carreteras. Sin embargo, no debemos perder de vista lo improbable de la situación que hemos tratado.

*Este capítulo apareció por primera vez como Walter Block y Matthew Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n° 2/3 (junio-septiembre de 1996): 351-62.

1 Para una defensa, elucidación y explicación de este argumento, tanto por motivos lógicos como históricos, véase Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979): 209-38; ídem, *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980): 299-330; ídem, "Theories of Highway Safety", *Transportation Research Record* 912 (1983): 7-10; ídem, "Public Goods and Externalities: The Case of Roads", *The Journal of Libertarian Studies* 7, n° 1 (primavera de 1983): 1-34; Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nueva York: Macmillan, 1973); y William C. Woolridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970). Esta bibliografía se ocupa de docenas de objeciones al sistema, pero no de la que se analiza en el presente documento.

2 Incluso si el Sur hubiera prevalecido en la batalla, no hay razón para creer que las relaciones comerciales, similares a las que ahora tienen lugar entre Canadá o México y Estados Unidos, no se producirían actualmente entre las dos mitades del país.

3 Para la objeción del monopolio a las carreteras privadas, véase, además de la literatura mencionada anteriormente, Dominick Armentano, *The Myths of Antitrust* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1972); ídem, *Antitrust and Monopoly: Anatomy of a Policy Failure* (Nueva York: Wiley, 1982); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty*; Walter Block, "Coase and Demsetz on Private Property Rights", *Journal of Libertarian Studies* 1, n° 2 (primavera de 1977): 111-15; Don Armstrong, *Competition vs. Monopoly* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982).

4 O emprender esta tarea por cuenta propia.

5 Es decir, en el supuesto de que se permitiera a personas como Michael Milken orquestar adquisiciones "no amistosas" de directivos recalcitrantes.

6 Y esto, por dos razones. En primer lugar, es excesivamente ingenuo desde el punto de vista político pensar que un país industrial avanzado como Estados Unidos se acerque tanto a una sociedad radicalmente libre como para que la privatización se produzca en esta medida. La literatura sobre la elección pública y el "triángulo de hierro" nos da buenas y suficientes razones para esta suposición. En segundo lugar, y menos importante, es poco probable que una empresa que se encuentre en esta situación actúe de esta manera, por las razones expuestas en el texto.

7 Aunque sólo sea, en última instancia, para mostrar los defectos de un sistema de este tipo, al menos en opinión de los defensores del socialismo de carretera.

8 En sentido estricto, la objeción de Tullock tenía que ver con las arterias de tráfico que cruzan esta autopista Boston-L.A., no con el acceso. Pero mientras haya puntos de entrada y salida cada pocos kilómetros, lo peor que puede hacer este "monopolista de la carretera" es hacer que la gente se desvíe de su camino durante unos minutos. Desde luego, no puede separar una parte del país de la otra.

9 En los términos de George P. Fletcher, "Paradoxes in Legal Thought", *Columbia Law Review* 85 (1985): 1263-92. Tullock intenta demostrar que el concepto de propiedad privada de las carreteras equivale a una "antinomía".

10 No va a ganar mucho dinero con sus propiedades. Incluso unos impuestos inmobiliarios bajos le llevarían rápidamente a la bancarrota, lo que nos privaría de la oportunidad de luchar a fondo con la objeción.

11 John Locke, "An Essay Concerning the True Origin, Extent and End of Civil Government", en *Two Treatises of Government*, Peter Laslett, ed. (Cambridge, Cambridge University Press, 1960), vols. 27 y 28.

12 Rothbard, *For a New Liberty and The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982).

13 David Friedman, "How to Think About Pollution; or Why Ronald Coase Deserved the Nobel Prize", *Liberty* 5, no. 3 (enero de 1992): 58.

14 Milton Friedman, "Say 'No' to Intolerance," *Liberty* 4, no. 6 (julio de 1991): 18-20.

15 En los muchos, muchos miles de metros alejados de los aeropuertos, porque es probable que tomara posesión de su vivienda antes de que hubiera alguno o muchos vuelos bajos en su barrio. Sin embargo, si vive cerca de un aeropuerto, que adquirió estos derechos antes que él o el propietario original, entonces los propietarios de los aviones tienen derecho a seguir despegando y aterrizando, incluso si eso significa interferir en el disfrute tranquilo de su vivienda.

16 Esto contrasta fuertemente con la tradición coaseana de Derecho y Economía de la escuela de pensamiento de la Universidad de Chicago. Allí, las disputas sobre los derechos de propiedad no se resuelven recurriendo al uso previo y a la propiedad. Por el contrario, la determinación se hace de manera artificiosa para supuestamente maximizar la riqueza. En el mundo real de los costes de transacción positivos y extensos, se pide al tribunal que sopesa el valor del derecho (ruido, salida, lo que sea) para el agricultor y el propietario del aeropuerto. Para una crítica de este sistema como una usurpación socialista de los derechos de propiedad, véase Block, "Coase and Demsetz on Private Property Rights", pp. 111-15; Roy E. Cordato, *Welfare Economics and Externalities in an Open Ended Universe: A Modern Austrian Perspective* (Boston: Kluwer); David Gordon, "Toward a Deconstruction of Utility and Welfare Economics," *The Review of Austrian Economics* 6, no. 2 (1993): 99-112; Hans-Hermann Hoppe, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993); Gary North, *The Coase Theorem* (Tyler, Tx.: The Institute for Christian Economics, 1992).

17 Discutir el problema de quién sería responsable de la contaminación automovilística generada en el túnel nos llevaría muy lejos. Se remite al lector interesado a Murray N. Rothbard, "Law, Property Rights, and Air Pollution", en Walter Block, ed., *Economics and the Environment: A Reconciliation* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1990).

18 El mismo análisis se aplica a un edificio real de 100 pies de altura, o a un caso imaginario en el que el propietario de la carretera transporta algo mucho más grande. Consideremos el transporte de la Torre Eiffel de Boston a Los Ángeles por su carretera, con el fin de evitar la creación de puentes aéreos. Esto también fracasaría, porque el paso elevado del puente levadizo permitiría el movimiento infrecuente, teórico y amenazante de tal estructura.

19 Si la tecnología fuera suficiente, esta objeción podría ampliarse a todo el mundo. ¿Por qué conformarse con colocar un gran paraguas sobre una sola ciudad, si se tiene la opción de colocar el globo entero en una gigantesca envoltura de tela, que de la misma manera mantendría la nieve, la lluvia y el sol fuera de la superficie y, por si fuera poco, interferiría con el proceso de evaporación?

20 Si contemplamos la plena propiedad privada de carreteras y autopistas, no hay razón para quedarse atrás cuando se trata de masas de agua como océanos, lagos y ríos. Véase Walter Block, "Institutions, Property Rights and Externalities: The Case of Water Quality", en *Agriculture and water Quality: Proceedings of an Interdisciplinary Symposium*, Murray H. Miller, J.E. FitzGibbon, Glenn C. Fox, R.W. Gillham y H.R. Whiteley, eds. (Guelph, Ont.: Guelph Centre for Soil and Water Conservation, 1992) para una defensa de esta proposición.

21 Para los argumentos a favor de la legalización de dicho chantaje, véase Walter Block, "Trading Money for Silence", *University of Hawaii Law Review* 8, n° 1 (primavera de 1986): 57-73; Walter Block y David Gordon, "Blackmail, Extortion and Free Speech: A Reply to Posner, Epstein, Nozick and Lindgren," *Loyola of Los Angeles Law Review* 19, no. 1 (1985): 37-54.

22 Y, por supuesto, están los críticos que afirman que puede funcionar mejor de esta manera.

23 Fuera de la literatura del "bien público", véase Jeffrey Rogers Hummel, "National Goods vs. Public Goods: Defense, Disarmament and Free Riders", *Review of Austrian Economics* 4 [1990]: 88-122; Murray N. Rothbard, "Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics", *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School* (Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar, 1997). Cuando los economistas parecen estar muy seguros de que algunos fenómenos son "bienes" sin paliativos (por ejemplo, la defensa nacional) y otros "males" sin paliativos (por ejemplo, la extinción de especies), el sentido común y el subjetivismo elemental (Ludwig von Mises, *Human Action* [Chicago: Regnery, 1966]; James M. Buchanan, *Cost and Choice: An Inquiry into Economic Theory* [Chicago: Markham, 1969]; James M. Buchanan y G.F. Thirlby, *L.S.E. Essays on Cost* [New York: New York University Press, 1981]) nos dice que lo que es placentero para una persona es una desutilidad para otra. "La carne de un hombre es el veneno de otro". O, por poner un ejemplo más moderno, el perfume crea sin duda economías externas para algunos, pero otros son alérgicos a él y, por tanto, para ellos es una deseconomía. No cabe duda de que lo que algunos temen y detestan como el "monstruo de los paraguas" sería acogido positivamente por otros como una gran ventaja. Al fin y al cabo, una de las ventajas de los centros comerciales modernos es la posibilidad de dejar fuera el tiempo, sea cual sea el día.

24 El análisis, pero en la otra dirección, se aplica al túnel. En un caso, el palo se levantaría en dirección ascendente. En el otro caso, apuntaría hacia abajo. Debo este punto a Matthew Block.

25 Ignoramos el caso de que tú o él puedan construir un palo mejor y más alto. Suponemos que la tecnología es igual entre los dos combatientes de esta extraña contienda. En todo caso, la (ligera) ventaja natural está en contra del monstruo de la lona. Éste tiene que construir, no uno, sino cuatro palos, para poder colgar su gigantesca tela entre ellos; o, si crea un paraguas, que por definición sólo tiene un palo, tiene que construirlo más fuerte que el simple palo defensivo. Porque tendría que asegurarse de que fuera lo suficientemente fuerte como para transportar acres de tela, una tarea que no requiere el defensor.

26 Ganar debates sobre los cuerpos de los hombres de paja es un ejercicio poco edificante.

27 Para la opinión de que esto no se debe al alcoholismo, ni a la velocidad de los vehículos, ni a ninguna de las otras docenas de fenómenos que los apologistas del socialismo vial presentan como variables explicativas, sino a la falta de privatización, véase Block, "Free Market Transportation: Desnacionalización de las carreteras"; Zoning: Sus costes y relevancia para la década de 1980; Teorías de la seguridad vial"; "Bienes públicos y externalidades: The Case of Roads"; Rothbard, *For a New Liberty*; Woolridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man*.

CAPÍTULO 15

Comentario sobre "Carreteras, puentes, luz solar y propiedad privada"

El documento de los dos Bloques¹ se refiere varias veces a mi posición. Creo que su origen fue una breve conversación que mantuve con ellos dos hace varios años. Tengo que admitir que no recuerdo exactamente lo que se dijo, pero sí sé cuál es mi posición sobre las carreteras privadas, y creo que puedo defenderme sin mucha dificultad.

Hay varios puntos aquí, uno de los cuales es la adopción, por medio de Rothbard, del punto de vista de Locke sobre la titularidad de la tierra. Según este punto de vista, se obtiene el título de propiedad de la tierra ocupando un terreno que nadie más posee y mezclando su trabajo con él. El problema de esto en el mundo actual es que prácticamente no hay tierras de este tipo disponibles, por lo que hay que comprarlas.

Si se mira la cadena de títulos de casi cualquier terreno existente, se encontrará que en algún momento del pasado hubo una disposición forzosa de un propietario anterior, y se está comprando el título que descende de esa disposición forzosa. Esto es particularmente obvio en el caso de los Estados Unidos. Hay que señalar que, en general, las tribus indias que desplazamos habían desplazado a otras tribus indias unas cuantas generaciones antes.

Locke, el verdadero creador del argumento de que se obtiene un título de propiedad al mezclar el trabajo con la tierra sin dueño, escribió la constitución de la colonia de Carolina del Sur, que desplazó a varios indios. También era una colonia de esclavos, aunque aparentemente Locke no lo aprobaba.

Pero volviendo al problema de las carreteras, quizás sea más fácil de entender si consideramos la situación cuando se introdujeron los ferrocarriles. Todos ellos se construyeron en un largo y delgado pedazo de tierra, por lo que los estatutos de los ferrocarriles solían tener restricciones sobre el título completo de la misma. Los gobiernos estatales asumieron las normas anteriores para los canales y los ferrocarriles. Básicamente, había un permiso general para que cualquiera construyera otro ferrocarril a través de un ferrocarril existente, normalmente condenando un derecho de paso a veces como una especie de precio sobre el permiso para construir el ferrocarril. Por supuesto, las carreteras y los canales tienen los mismos privilegios.

La extensión de esta norma a otras formas de transporte, incluido el tráfico peatonal, es evidente. Cuando llegaron las tuberías y, más tarde, las líneas eléctricas de alta tensión, también se les concedieron los mismos privilegios. Finalmente, se inventó una nueva y mejorada tecnología para mover el carbón, las tuberías de lodos, que no se mencionaba en la legislación vigente. Los proponentes acudieron al Congreso para ver si conseguían modificar la legislación vigente. A continuación se produjo una gran batalla de grupos de presión que, desgraciadamente, ganaron los ferrocarriles, por lo que no tenemos conductos de purines. Nadie parece haber intentado construir un puente muy alto o perforar un túnel bajo las vías férreas existentes, aunque la mayoría de las tuberías se construyen bajo tierra.

La posición de los Bloques es una que me encuentro de vez en cuando con lo que yo llamo los verdaderos entusiastas de la propiedad privada. Simplemente no dejan que el gobierno tenga ningún poder. Los Bloques son como el resto en que, por alguna oscura razón, piensan que los tribunales no son parte del gobierno. Ellos tienen a los tribunales tomando las decisiones de hasta donde se extiende la propiedad. No es obvio por qué el tribunal está más cualificado que el poder legislativo. Ambos se equivocan con frecuencia.

Si la propiedad de las carreteras fuera privada y total, sería posible comprar todas las casas alrededor de una parcela determinada, digamos la milla cuadrada sobre la que se asienta mi casa y otros cientos de casas. Entonces, cobrando por cruzar su propiedad, se podría recaudar el valor total del alquiler del terreno cerrado.

Por cierto, los Block parecen pensar que yo creo que los propietarios de las carreteras prohibirían el paso a la gente en lugar de cobrarles un peaje. Como he admitido que no recuerdo la conversación en detalle, es posible que haya dicho algo que pueda interpretarse así. Si es así, lo lamento.

Permítanme ahora abordar otro problema con respecto a las carreteras privadas que creo que es igualmente importante pero más difícil de resolver. No conozco una solución, pero no tengo pruebas de que no exista ninguna. Normalmente reto a los defensores de las carreteras privadas a que dibujen un mapa de carreteras en el que aparezcan las carreteras de la competencia. Esto es bastante factible con las superautopistas. De hecho, en estos momentos algunas personas están construyendo este tipo de carreteras privadas en Estados Unidos. Es posible que con estas carreteras las economías de escala hagan imposible la competencia, pero no hay forma de saberlo hasta que no se experimente más. En el caso de las supercarreteras, no podemos decir que la propiedad privada no es viable hasta que tengamos al menos diez años de experiencia.

En las carreteras secundarias la cuestión es diferente. Repito, no he demostrado que no se puedan tener redes de carreteras en competencia, pero ninguna de las personas que están a favor de ello ha respondido nunca a mi reto de producir un conjunto de redes de carreteras en competencia en un mapa. No me gustaría que la única carretera de mi casa fuera propiedad de un monopolista maximizador de ingresos.

Obsérvese que la carretera podría ser, como de hecho lo es la de mi casa, propiedad de una asociación privada que funciona exactamente igual que un pueblo. He discutido esto en profundidad en mi *The New Federalist*.²

Aunque la Asociación de Propietarios de Sunshine Mountain Ridge, en la que vivo, fue creada por una empresa inmobiliaria privada, se comporta igual que un gobierno. Hay muchos casos similares en Estados Unidos. En realidad, se trata de una propiedad colectiva y no de una propiedad individual, y funciona mediante la celebración de elecciones entre los propietarios individuales.

En general, con respecto a las carreteras de propiedad privada, primero no podemos darles la plena titularidad, y los Bloques no lo hacen ya que introducen su propia idea de títulos. Este es un problema importante, pero fácil de resolver. Basta con obligar a los propietarios de las carreteras a permitir que la gente las atraviese.

El otro problema, que creo que es más difícil pero que no estoy seguro de que sea imposible, es generar un sistema competitivo de carreteras. Supongo que ni siquiera los Bloques estarían a favor de un monopolio que poseyera todas las carreteras en las inmediaciones de sus casas. En esencia, se convertirían en arrendatarios o su propietario lo sería.

Estoy muy interesado en la experimentación en este ámbito, y en particular en los dispositivos disponibles en la actualidad con los que se puede cobrar a la gente por el uso de las carreteras en función de cuánto y cuándo las utilicen. Pero las carreteras deben ser entidades colectivas, a menos que se resuelva el problema que he planteado más arriba de diseñar una red de carreteras que compita entre sí.

*Este capítulo apareció por primera vez como Gordon Tullock, "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property,'" by Walter Block and Matthew Block," *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, no. 4 (diciembre de 1996): 589-92.

1 Walter Block y Matthew Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n° 2/3 (junio-septiembre de 1996): 351-62.

2 Gordon Tullock, *The New Federalist* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1994), especialmente las páginas 9-16.

CAPÍTULO 16

Carreteras, puentes, luz solar y propiedad privada: Respuesta a Tullock

El 1 de septiembre de 1992, en la reunión de la Sociedad Mont Pèlerin en Vancouver (Canadá), Gordon Tullock se nos acercó a mi hijo (que entonces tenía catorce años) y a mí en el pasillo. Tenía un asunto pendiente conmigo. Afirmó que había oído que yo estaba a favor de la privatización de las carreteras y autopistas, y que, si eso era cierto, iba a mostrarme el error de mis métodos. Le confesé que efectivamente era así.¹ Procedió a exponer su objeción.

Según él, con la privatización total, una empresa podría ser propietaria de una autopista que fuera, por ejemplo, de Boston a Los Ángeles. Estoy de acuerdo. El profesor Tullock continuó con la afirmación de que entonces sería posible que el propietario "dividiera el país por la mitad", algo que ni siquiera el sur pudo conseguir en la Guerra Civil. ¿Cómo podría lograrse esto? Simplemente, el propietario se negaría a construir salidas o entradas, o a permitir que cualquier otra carretera dividiera la suya, ya fuera construyendo un puente sobre ella o un túnel bajo ella. Naturalmente, Tullock admitió mi respuesta inicial, esto no tendría mucho sentido económico, ya que una autopista así difícilmente maximizaría los beneficios. No obstante, insistió en que su hipótesis constituía una *reductio ad absurdum* para la privatización de las carreteras.

Durante los años siguientes, mi hijo y yo no discutimos prácticamente nada más aparte de este reto. Escribí el resultado de nuestras numerosas discusiones, y lo publicamos como *Block and Block*.² La esencia de nuestra respuesta a Tullock era que sería posible, incluso plausible, que otros empresarios construyeran túneles bajo esta carretera "monopolizada", o puentes sobre ella, y que esto sería totalmente coherente con la noción libertaria de los derechos de propiedad privada de los hogares.

Ahora, en Tullock,³ nuestro compañero de debate defendió una vez más su posición de socialismo vial,⁴ y presumiblemente la utilizó para atacar la noción de autopistas privadas y capitalistas que ofrecemos en *Block and Block*.⁵ Digo "presumiblemente", ya que este es el patrón habitual. Cuando alguien critica tu punto de vista, y tú respondes, normalmente defiendes tu punto de vista, y lo utilizas para criticar los de tu oponente intelectual.

Pero en este caso, por mucho que lo intente, me resulta difícil discernir en Tullock⁶ alguna referencia a su punto original (las carreteras privadas podrían reducir el país a la mitad), o, de hecho, alguna respuesta a nuestra respuesta a esta acusación.

Sin embargo, soy lo suficientemente tradicionalista como para querer responder a lo que pretende ser una crítica a un artículo mío, aunque, en este caso, sólo se trate de una aproximación a la verdad. Resulta que hay cierta correspondencia entre Tullock⁷ y mi propio trabajo sobre la privatización de las carreteras; sin embargo, esto no se refiere a *Block and Block*,⁸ el presunto objetivo de Tullock, sino a *Block*.⁹

Con esta introducción, paso a considerar a Tullock.¹⁰

HACIA EL HOGAR

Tullock identifica correctamente la fuente de mi propia inspiración para la propiedad privada con los escritos de Rothbard sobre la agricultura de orientación lockeana.¹¹ En este caso, para que la tierra que no es de su propiedad pase a serlo, uno debe "mezclar su trabajo con la tierra", es decir, convertirla en un hogar. Pero el profesor de la Universidad de Arizona¹² está muy equivocado al afirmar que el principio de homesteading ya no se aplica "en el mundo actual... [ya que] . . . prácticamente no hay tierras [sin dueño] disponibles, por lo que hay que comprar".¹³

En primer lugar, hay vastas extensiones de tierra que nunca han sido cultivadas en el norte de Canadá, Siberia y Alaska, por no hablar de la Antártida. Y esto se aplica también al gigantesco Sahara y otros desiertos de África, Rusia, China y otros lugares. En segundo lugar, hay grandes extensiones de tierra al oeste del Mississippi, que son reclamadas por el gobierno de Estados Unidos, y administradas por la Oficina de Administración de Tierras. También estas tierras nunca han sido cultivadas. Cuando y si llegamos a la sociedad libre del capitalismo, todavía hay rutas de aviones y puentes, que podrían ser propiedad, así como los derechos del subsuelo, para la minería y la construcción de túneles. En cuarto lugar, incluso si fuera cierto que no hay absolutamente más tierra en la superficie de la tierra¹⁴ que no tenga dueño, por lo tanto, si se quiere poseer algo de ella "hay que comprar", la teoría del homesteading seguiría siendo relevante para las consideraciones de política pública. Por ejemplo, los libertarios se basan en el homesteading para decidir sobre las reparaciones.¹⁵

Tullock parece atacar la teoría del homesteading por estar basada en el robo: "si uno mira hacia atrás en la cadena de títulos de casi cualquier pedazo de tierra existente, encontrará que algunas veces en el pasado hubo una disposición forzosa de un propietario anterior".¹⁶ Esto, desgraciadamente, no se puede negar. Sin embargo, es un triste comentario, no sobre la agricultura familiar, sino sobre la inhumanidad del hombre hacia el hombre.

Además, se opone a esta doctrina sobre la base de que algunos de sus defensores, por ejemplo, Locke, "escribió la constitución para la colonia de Carolina del Sur, que desplazó [por la fuerza] a un número de indios".¹⁷ Esto también fracasa como crítica, ya que no es más que un argumento ad hominem. Stalin, presumiblemente, creía que $2+2=4$. El hecho de que lo hiciera no pone más en duda esta obviedad matemática que cualquier cosa negativa que pueda decirse de Locke¹⁸ socava el homesteading.

Como hemos visto, esta doctrina sigue siendo importante en estos casos, quizás incluso más, ya que puede apuntar en la dirección de las reparaciones justificadas por tales fechorías pasadas.¹⁹

FERROCARRILES Y CANALES

El profesor Tullock nos ofrece una breve historia económica de los ferrocarriles y canales estadounidenses. "Básicamente, había un permiso general para que cualquiera construyera otro ferrocarril a través de un ferrocarril existente, normalmente condenando un derecho de paso".²⁰ Y lo mismo para las carreteras y los canales. Hasta aquí, todo bien. Pero entonces, concluyó de esta situación que "nadie parece haber intentado construir un puente muy alto o perforar un túnel bajo las vías férreas existentes".²¹ Por supuesto, nadie en su sano juicio se plantearía hacer algo así cuando el gobierno estaba dispuesto a violar los derechos privados mediante la condena. Cualquiera que lo hiciera tendería a arruinarse a sí mismo, mientras sus competidores se valen del poder coercitivo del Estado.

Pero esto no contrarresta en absoluto el punto planteado en Block y Block,²² como da a entender Tullock. Nuestro argumento era simplemente que si el propietario de una autopista se negaba a permitir "brechas" en su carretera (por ejemplo, rampas de entrada y salida -trébol- para que el tráfico pudiera fluir hacia el norte y hacia el sur, incluso ante una autopista de este a oeste, de océano a océano), entonces bien podría ser rentable que otras empresas de carreteras se comprometieran a realizar los grandes gastos adicionales de puentes o túneles necesarios para superar esta dificultad. La de Tullock era una crítica totalmente hipotética de nuestro modelo de propiedad privada de carreteras. Por lo tanto, es golpear un poco por debajo del cinturón afirmar que como en la realidad "[n]adie parece haber intentado construir un puente muy alto o perforar un túnel bajo [una] vía férrea existente"²³ y esto impacta negativamente en nuestro punto.

ENTUSIASTAS DE LA PROPIEDAD PRIVADA REAL

Tullock caracteriza "la posición de los Bloques como la de los verdaderos entusiastas de la propiedad privada. Simplemente no dejan que el gobierno tenga ningún poder".²⁴ Esto, presumiblemente, no lo dice como un cumplido. Es extraño, viniendo de la pluma, bueno, del procesador de textos, de un economista célebre como defensor del libre mercado. Resulta que esta es una descripción muy precisa de las opiniones de uno de los autores que critica, pero sólo una aproximación al otro. En cualquier caso, no tiene nada que ver con el objetivo de Block y Block,²⁵ que era mostrar, no que sería imprudente dar al gobierno cualquier poder, sino sólo el control de las carreteras, calles y autopistas. Seguramente, oponerse a la nacionalización de las carreteras,²⁶ la monopolización por parte del gobierno, no debería contar como un "entusiasmo", es decir, el sinónimo arcaico de "histérico".

¿Y qué hay de la acusación de que mi coautor y yo "pensamos que los tribunales no son parte del gobierno"? Según Tullock, esto se debe a que "tenemos a los tribunales tomando las decisiones de hasta dónde se extiende la propiedad", en lugar de confiar en la legislatura, que tiene un historial igualmente pobre de cometer "malos errores".²⁷ En ningún caso aceptamos la opinión de que los tribunales no forman parte del gobierno. Tampoco deseamos que decidan las extensiones de la propiedad. Más bien, somos partidarios de que esto se determine sobre la base de la propiedad de la tierra: sólo se puede poseer hasta donde se pueda mezclar el trabajo. Por supuesto, alguna institución tiene que interpretar esto; ¿y quién más que los tribunales? El poder legislativo, en cambio, no se dedica a aplicar el derecho natural (de la propiedad), sino a promulgar nuevas leyes. En lo que a mí respecta, hemos tenido más que suficiente de lo segundo; nos vendría bien un poco de lo primero.

EL BLOQUEO

Según el profesor Tullock, "si se tuviera la propiedad privada y total de las carreteras, sería posible comprarlas todas alrededor de una parcela determinada". De ser así, el propietario podría "cobrar el valor total de la renta del terreno cerrado".²⁸ Este mismo punto fue anticipado en mi artículo de 1979. Así lo abordé:

En tercer lugar, en el raro caso de un holdout que posea una parcela absolutamente esencial, siempre es posible construir un puente sobre este terreno o hacer un túnel por debajo. La propiedad de un terreno no consiste en derechos de propiedad hasta el cielo o hasta el núcleo de la tierra; el propietario no puede prohibir que los aviones pasen por encima, ni tampoco un puente sobre su terreno, siempre que no interfiera con el uso de su tierra. Aunque son mucho más caras

que una carretera de superficie, estas opciones vuelven a poner un límite máximo al precio que puede exigir el holdout.²⁹

En este punto sólo añadiría que el tratamiento de Tullock adolece de ser estático en lugar de dinámico. Es decir, trata el problema como si ocurriera después de que el propietario atrapado haya construido su casa. Ahora, en efecto, debe ceder todo su valor al propietario de la carretera que la invade. Si nuestro autor se hubiera parado a preguntar por las motivaciones del propietario de la casa para construir en primer lugar, se habría dado cuenta de que la empresa de carreteras tendría que incitarle a hacerlo. Y la única manera de lograrlo sería asegurándole por contrato que nunca haría tal cosa.

EL MAPA DE CAMINOS

Tullock "normalmente reta a los proponentes de carreteras privadas a dibujar un mapa de carreteras en el que aparezcan las carreteras de la competencia". Esto es posible, concede, en el caso de las autopistas de acceso limitado, pero no podremos decirlo con seguridad "hasta que tengamos al menos diez años de experiencia". Sin embargo, ¡hemos tenido autopistas de peaje de acceso limitado durante siglos! De hecho, las primeras autopistas fueron autopistas privadas de peaje.³⁰ Seguramente, según este calendario, hace tiempo que deberíamos haber obtenido la información necesaria para responder a esta pregunta.³¹

Para Tullock, la cuestión es totalmente distinta cuando se trata de "carreteras secundarias", con lo que supongo que se refiere a las calles de la ciudad, las vías secundarias, los callejones, las avenidas, los carriles, etc. Aquí repite su "reto", que "nadie ha cumplido", de ilustrar este esquema en un mapa. Y subraya la importancia de hacerlo: "No me gustaría que la única carretera de mi casa fuera propiedad por un monopolista maximizador de ingresos".³²

Existen dos definiciones alternativas de competencia y monopolio, que tienen vigencia en la literatura económica. Según la corriente principal o neoclásica,³³ la competencia requiere que un bien homogéneo sea vendido por miles de pequeños "competidores", cada uno de los cuales obtiene beneficios nulos, ya que existe información completa sobre todos los aspectos del negocio y la entrada y la salida no tienen coste. Los elementos monopolísticos entran siempre que alguna de estas condiciones falte por completo o incluso se atenúe. No hay forma posible de que las carreteras privadas sean competitivas en este sentido. De hecho, hay serias dudas de que algún sector pueda encajar en esta definición. La razón principal de esta definición es apoyar la legislación antimonopolio.

Afortunadamente, existe una definición totalmente diferente de competencia y monopolio, mucho más razonable. Desde el punto de vista austriaco³⁴, una industria competitiva es aquella en la que la entrada es libre (¡no sin costes!); es decir, no existe ninguna ley que prohíba la participación de los recién llegados. El número de empresas que deciden hacer negocios, y la proporción de las ventas totales de la industria o el empleo o los beneficios o cualquier otra cosa que representen, es estrictamente irrelevante. Una industria puede ser competitiva en este sentido con una, dos, una docena, cien o mil empresas en ella, siempre que no se restrinja la entrada. Por el contrario, un monopolio es una empresa que goza de barreras legales que impiden la entrada de competidores reales y potenciales.

De esta definición austriaca se desprende que las carreteras monopolísticas son necesariamente gubernamentales, mientras que las competitivas son necesariamente privadas. Así pues, Tullock, en su temor a que el propietario de una carretera monopolística rodee su casa, está bastante equivocado. Él ya tiene uno de esos.

Pero, ¿qué pasa con el temor de este autor a que el "maximizador de ingresos monopolístico" se aproveche de él cobrándole precios tan altos por el acceso a su casa que todo el valor de la misma se disipe? Como hemos visto, esto no es un problema. Si el propietario de una carretera privada rodea completamente la casa de Tullock, por supuesto, nadie más puede competir, pero esto se debería al hecho de que los derechos de propiedad privada relevantes ya serían de su propiedad y, por tanto, no estarían disponibles para otro competidor. Dado que no habría ninguna entrada legalmente prohibida, aparte de esto, el escenario de Tullock contaría, para el austriaco, como un escenario competitivo. Sin embargo, es extremadamente improbable que cualquier propietario de una vivienda se ponga en esa situación sin obligar contractualmente a este propietario de una carretera competitiva a especificar un precio atractivo, por ejemplo, competitivo, para el acceso antes de comprar la casa en cuestión. Por lo tanto, la plena competencia se da en el sentido dinámico austriaco -no en el estático, neoclásico-.³⁵

LOS "GOBIERNOS" PRIVADOS

El propio Tullock menciona otro escenario competitivo: su propia "Asociación de propietarios de Sunshine Mountain Ridge (sic)".³⁶ Esto es competitivo precisamente en el sentido especificado. La Asociación Sunshine tuvo que competir con todos los demás condominios del barrio para atraer al posible propietario Tullock. A pesar de ser una empresa privada propietaria de carreteras, debieron garantizar a nuestro autor que se le permitiría el acceso a la vivienda que intentaban venderle; no habría realizado la compra a menos que el paquete (vivienda más acceso) valiera más que el precio de venta.

¿Admite Tullock la derrota, ya que aquí está el caso por excelencia de lo que Block y Block³⁷ especificaron: una empresa viable, privada y competitiva propietaria de carreteras que no explota a sus clientes? No lo hace. En cambio, afirma que Sunshine "se comporta como un gobierno". Presenta "una propiedad colectiva... y funciona mediante la celebración de elecciones entre los propietarios individuales".³⁸

En otras palabras, cuando se enfrenta a su contrincante (puedo dibujar un "mapa" de las carreteras privadas de Sunshine que no son autopistas de acceso limitado, sino arterias de tráfico "menores"), intenta salir indemne. Esto realmente no servirá. La Asociación Sunshine no se parece más a un gobierno que un pez a una bicicleta. Sí, ambos organizan elecciones. Pero también lo hace el club local de ajedrez, de bridge o de flores. ¿Tullock también los calificaría de gubernamentales? No me extrañaría que lo hiciera.

Cualquiera que pueda caracterizar tan mal la realidad económica política como para calificar a un club privado, una asociación totalmente voluntaria, como un gobierno, es capaz de prácticamente cualquier cosa.

En este sentido, Schumpeter:

el Estado ha estado viviendo de unos ingresos que se producían en la esfera privada para fines privados y que tuvieron que ser desviados de estos fines por la fuerza política. La teoría que interpreta los impuestos de forma análoga a las cuotas de un club o a la compra de los servicios de, por ejemplo, un médico, sólo demuestra lo alejada que está esta parte de las ciencias sociales de los hábitos científicos.³⁹

Hay todo un mundo de diferencia entre las cuotas de los clubes y las entradas "impuestas" por los Sunshines del mundo y los impuestos recaudados por el gobierno. En el primer caso, le venden a Tullock una casa, y el derecho a usar su carretera; pero ésta es su propiedad privada, y tiene todo el derecho a pedir el precio que quiera. En el segundo caso, el gobierno obliga a los Tullocks del

mundo a pagar impuestos por "servicios" que pueden favorecer o no. Si se niegan a entrar en este "trato", se les amenaza con el encarcelamiento.

Pero, ¿no es el gobierno como un gigantesco club, en el que todos hemos aceptado inicialmente la constitución, en virtud de la cual el gobierno nos pide que cumplamos nuestra parte del trato y paguemos los impuestos (cuotas del club) que la mayoría decida? Nada de eso. Esta respuesta simplemente no está al alcance de Tullock. El simple hecho de la cuestión es que ninguno de los que vivimos ahora, ni siquiera nadie en los comienzos de los Estados Unidos, firmó ningún documento de este tipo.⁴⁰ ¿No damos nuestro consentimiento voluntario al gobierno por el mero hecho de seguir viviendo donde estamos y pagando impuestos? No más de lo que daríamos consentimiento a un salteador de caminos⁴¹ al pagarle bajo la amenaza de una pistola; no más de lo que damos consentimiento al robo en los centros urbanos al seguir viviendo en estas zonas peligrosas.

COMPULSIÓN

Tullock tiene una respuesta fácil a la pregunta que se ha planteado. ¿Hay algún problema con un propietario privado "monopolista" (para los austriacos, una verdadera contradicción en los términos)? Bueno, entonces, "simplemente obligamos a los propietarios de las carreteras a permitir que la gente las cruce".⁴² Qué conveniente, al menos para el que obliga, si no para el que es obligado. Pero, ¿cómo conciliar esto con la tan cacareada reputación de defensor del libre mercado?

Según Tullock, "ni siquiera los Blocks estarían a favor de un monopolio que poseyera todas las carreteras en las proximidades de sus casas. En esencia, se convertirían en inquilinos o su propietario lo sería".⁴³ Ya hemos visto lo inocuo que es que la Asociación Sunshine sea propietaria de dichas calles.

En cualquier caso, ¿qué hay de malo en que se alquilen las casas, si esa es la preferencia del propietario de la calle en "monopolio" privado? Alternativamente, si los ocupantes de las viviendas quieren ser propietarios y no alquilar, lo único que tienen que hacer es recurrir a otra empresa privada "monopolista" de las calles. De este modo, la competencia se hace presente en esta industria.

*Este capítulo apareció por primera vez como Walter Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, n° 2/3 (junio-septiembre, 1998): 315-26.

1 En ese momento ya había publicado sobre este tema: Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979): 209-38; Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1980): 299-330; "Theories of Highway Safety", *Transportation Research Record* 912 (1983): 7-10; "Public Goods and Externalities: The Case of Roads", *Journal of Libertarian Studies* 7, n° 1 (primavera de 1983): 1-34. Posteriormente he publicado, Walter Block, "Road Socialism", *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195-207; Walter Block y Matthew Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n° 2/3 (junio-septiembre de 1996): 351-62; y Michelle Cadin y Walter Block, "Privatize the Public Highway System", *The Freeman* 47, no. 2 (febrero de 1997): 96-97.

2 Block y Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights".

3 Gordon Tullock, "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property,' by Walter Block and Matthew Block," *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* (1998): zx. Reproducido en el presente volumen como capítulo 15.

4 Parece duro, incluso para mí, caracterizar a Gordon Tullock, que ha hecho más trabajo que la mayoría de los economistas para defender la institución de la empresa privada y libre, como un "socialista". Sin embargo, el zapato parece encajar, al menos en este caso. Al fin y al cabo, defiende que sólo el gobierno, y no el mercado, debe tener la propiedad y la gestión de las carreteras. Si lo hubiera hecho para prácticamente cualquier otro bien o servicio (por ejemplo, el acero, la Oficina de Correos, los automóviles, etc.) no habría duda de que se trataba de socialismo. ¿Por qué entonces en este caso parece tan duro caracterizar estas opiniones de esta manera? Tal vez tenga que ver con el sentimiento generalizado y profundamente arraigado de la inevitabilidad de las carreteras estatales, y la absoluta imposibilidad de cualquier alternativa privada. Entre los buenos antidotos contra esta opinión se encuentran Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads"; Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nueva York: Macmillan, 1973); William C. Woolridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970); Gerald Gunderson, "Privatization and the 19th-Century Turnpike", *Cato Journal* 9, n° 1 (primavera/verano, 1989): 191-200; Dan Klein, "The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America", *Economic Inquiry* (octubre de 1990): 788-812; Dan Klein, John Majewski y Christopher Baer, "Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797-1845", *Journal of Economic History* (marzo de 1993): 106-22; idem, "From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800-1860", *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191-209; Dan Klein y G.J. Fielding, "Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century", *Transportation Quarterly* (julio de 1992): 321-41; idem, "How to Franchise Highways", *Journal of*

Transport Economics and Policy (mayo de 1993): 113-30; ídem, "High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time", Policy Study 170 (noviembre de 1993); Gabriel Roth, A Self-Financing Road System (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); Gabriel Roth, Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion (Middlesex, Reino Unido: Penguin, 1967); ídem, The Private Provision of Public Services in Developing Countries (Oxford: Oxford University Press, 1987); Madson Pirie, Privatization in Theory and Practice (Londres: Adam Smith Institute, 1986); Robert W. Poole, Jr. Resolving Gridlock in Southern California (Los Ángeles: Reason Foundation, 1988); ídem, Privatizing Wisconsin's Interstate Highways (Los Angeles: Reason Foundation, 1996), Policy Study 203 (abril).

5 Block y Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights".

6 Gordon Tullock, "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property', by Walter Block and Matthew Block," Journal des Economistes et des Etudes Humaines 7, no. 4 (diciembre de 1996): 589-92.

7 Ibid.

8 Block y Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights".

9 "Free Market Transportation: Desnacionalizando las carreteras".

10 Tullock, "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property'", por Walter Block y Matthew Block". Todas las citas de páginas no identificadas se refieren al artículo.

11 Véase Rothbard, For a New Liberty; Murray N. Rothbard, The Ethics of Liberty (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982): 54, 85-96; véase también Hans-Hermann Hoppe, The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy (Boston: Kluwer, 1993); Robert W. McGee, "The Fatal Flaw in NAFTA, GATT and All Other Trade Agreements", Northwestern Journal of International Law & Business 14, no. 3 (1994): 549-65; Tibor Machan, "A Defense of Property Rights and Capitalism", en Introducing Applied Ethics, Brenda Almon, ed. (Oxford, Inglaterra: Blackwell, 1995), 260-71; y Bruce L. Benson, "The Impetus for Recognizing Private Property and Adopting Ethical Behavior in a Market Economy: Natural Law, Government Law, or Evolving Self-Interest", Review of Austrian Economics 6, n° 2 (primavera, 1993): 4380.

12 En el momento de escribir este artículo, Tullock era profesor de la Universidad de Arizona. Sin embargo, en la actualidad, 2007, se encuentra en la Universidad George Mason.

13 Tullock, citado en el cap. 15, p. 311.

14 Pasamos por alto el hecho de que, según la teoría de la propiedad, los océanos, los mares, los ríos y los lagos del planeta también son un juego limpio. Esto también se aplica a la Luna, a Marte, a los asteroides y, de hecho, a cualquier otro bien inmueble que algún día pueda estar disponible para la utilización humana.

15 Véase Walter Block, "On Reparations to Blacks for Slavery", Human Rights Review 3, no. 4 (julio-septiembre, 2002): 53-73.

16 Gordon Tullock, citado en el cap. 15, p. 312.

17 Ibidem; material entre corchetes añadido.

18 Es difícil ver por qué deberíamos culpar a Locke por las acciones de los carolinos del sur.

19 El punto de partida libertario en todos estos casos es que la posesión es nueve puntos de la ley; por ejemplo, la carga de la prueba recae en aquellos que quieren transformar los títulos de propiedad existentes. Esto es desafortunado para los indios, que no llevaban registros escritos, y para los robos ocurridos en la antigüedad, de los que no han sobrevivido registros escritos, ya que será tanto más difícil cumplir con esta carga. Sin embargo, la teoría libertaria de la propiedad puede tener importantes implicaciones para robos más recientes, como el ocurrido a los japoneses-estadounidenses durante la Segunda Guerra Mundial, e incluso para los hijos de los esclavos negros en Estados Unidos, que podrían reclamar razonablemente lo que ahora es propiedad de los hijos de los dueños de las plantaciones del sur que se beneficiaron de este ultraje (sobre esto véase Walter Block, "On Reparations to Blacks for Slavery", Human Rights Review 3, no. 4 (julio-septiembre de 2002): 53-73; Walter Block, Geoffrey Brennan y Kenneth Elzinga, eds., Morality of the Market: Religious and Economic Perspectives (Vancouver: Fraser Institute, 1985); y Murray N. Rothbard, The Ethics of Liberty (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press): 54, 85-96.

20 Tullock, cap. 15, p. 312.

21 Ibid.

22 Block y Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights".

23 Tullock, cap. 15, p. 312.

24 Tullock, "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property', " p. 590.

25 Ibid.

26 Responsable de la muerte de unos 30.000 o más estadounidenses al año durante muchas décadas, véase Walter Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", Journal of Libertarian Studies 3, n° 2 (verano de 1979).

27 Tullock, "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property'", p. 590.

28 Ibid. Nuestro autor afirma: "Por cierto, los Block parecen pensar que yo creo que los propietarios de las carreteras prohibirían a la gente cruzar en lugar de cobrarles un peaje". Ahora se arrepiente de haber dicho algo que pueda interpretarse así. Pero no hace falta. Lo dijo en nuestra conversación, no como probabilidad de lo que haría un propietario privado, sino de lo que podría hacer, para refutar mejor nuestra noción de propiedad privada de las carreteras. Evidentemente, cualquier propietario de carreteras con ánimo de lucro no haría tal cosa. Pero ciertamente tendría el poder de hacerlo si lo deseara, en virtud de las disposiciones legales de una sociedad libre orientada a los derechos de propiedad privada, que permitiera la propiedad privada. Fue la carga de Block y Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights", demostrar que incluso en este escenario improbable el caso de la privatización no tiene por qué ser embarazoso.

29 Véase Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", p. 218.

30 Véase Block, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", Klein, "The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America", Klein, Majewski y Baer, "Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797-1845"; ídem, "From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800-1860", Klein y Fielding, "Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century"; ídem, "How to Franchise Highways".

31 Tullock, "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property'", p. 590. No se puede negar que las autopistas privadas empezaron hace siglos, pero no se mantuvieron en funcionamiento durante todo ese tiempo. Fracasaron, en su mayor parte, cuando el gobierno se negó a defender la ley contra el robo de servicios, al no castigar a quienes eludían el pago por el uso de la carretera. Sin embargo, estas carreteras privadas sí duraron mucho más que unos meros diez años. Además, si contamos los ferrocarriles como "carreteras", entonces tenemos otra gran fuente de información empírica del tipo que busca Tullock.

32 Ibid.

33 Que no es necesario citar, ya que está muy extendido en la profesión.

34 Para una crítica austriaca de la teoría neoclásica del monopolio, véase Dominick Armentano, *Antitrust and Monopoly: Anatomy of a Policy Failure* (Nueva York: Wiley, 1982); Dominick Armentano, *Antitrust Policy: The Case for Repeal* (Washington, D.C.: Cato Institute, 1991); Don Armstrong, *Competition vs. Monopoly* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1982); Walter Block, "Coase and Demsetz on Private Property Rights", *Journal of Libertarian Studies* 1, no. 2 (primavera, 1977); Walter Block, *Amending the Combines Investigation Act* (Vancouver, B. C.: The Fraser Institute, 1982); ídem "Libertarianism vs. Libertinism", *Journal of Libertarian Studies* 11, n° 1 (otoño, 1994); Donald Boudreaux y Thomas J. DiLorenzo, "The Protectionist Roots of Antitrust", *Review of Austrian Economics* 6, n° 2 (1982): 81-96; Jack High, "Bork's Paradox: Static vs Dynamic Efficiency in Antitrust Analysis", *Contemporary Policy Issues* 3 (1984-1985): 21-34; Fred McChesney, "Antitrust and Regulation: Chicago's Contradictory Views", *Cato Journal* 10 (1991); Murray N. Rothbard, *Power and Market: Government and the Economy* (Menlo Park, Calif.: Institute for Humane Studies): chap. 1 y pp. 87-90; William F. Shugart II, "Don't Revise the Clayton Act, Scrap It!", *Cato Journal* 6 (1987): 925; Fred L. Smith, "Why Not Abolish Antitrust?", *Regulation* (enero-febrero de 1983): 23.

35 Por supuesto, no se trata de la competencia "perfecta" de los neoclásicos. Es la competencia rival de los austriacos.

36 Tullock, "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property'", p. 591.

37 Block y Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights".

38 Tullock, "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property'", p. 591.

39 Joseph A. Schumpeter, *Capitalism, Socialism and Democracy* (Nueva York: Harper, 1942): 198; énfasis añadido.

40 Un puñado de hombres firmó la Declaración de Independencia, un documento muy diferente. Incluso si esos pocos hubieran firmado la propia Constitución, ¿cómo podría eso comprometer a los millones de personas vivas en ese momento a ser miembros del "club"?

41 Lysander Spooner, *No Treason* (Larkspur, Colo.: Pine Tree Press, [1870] 1966).

42 Tullock, "Comment on 'Roads, Bridges, Sunlight and Private Property'", p. 591. 43Ibid.

CAPÍTULO 17

¿Quién es responsable de las muertes en accidentes de tráfico?

Supongamos, aunque sólo sea para argumentar,¹ que la causa de las muertes en carretera es la mala gestión gubernamental, y no la letanía habitual de explicaciones (por ejemplo, el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el mal funcionamiento del vehículo, el error del conductor, el mal tiempo, etc.) Unas 40.000 personas pierden la vida cada año en las carreteras estadounidenses.² ¿Es el gobierno, bajo estas premisas, responsable de todas ellas? Una crítica a esta tesis es que la gestión burocrática no es en absoluto tan responsable, pues si el Estado no se encargara de gestionar las arterias de transporte vehicular, lo haría la empresa privada. En este caso, tendríamos que restar a las estadísticas actuales el número de víctimas mortales bajo estos acuerdos institucionales alternativos. Entonces, la planificación central sería responsable o bien de menos muertes, si en condiciones de mercado muriera menos gente, o bien, quizás, de ninguna, si se produjeran más muertes en estas condiciones. Por ejemplo, si bajo el capitalismo del *laissez-faire* para las carreteras, digamos, 50.000 perecerían; entonces, lejos de que el gobierno sea responsable de ninguna muerte, se le acreditaría haber salvado 10.000 al año. Alternativamente, supongamos que con empresas de carreteras de propiedad privada que gestionen este recurso, sólo 15.000 perderían la vida. Entonces, restando esta cantidad de la cifra existente ($40.000 - 15.000 = 25.000$) deducimos que el gobierno fue responsable de la muerte de sólo 25.000, no de 40.000 personas.

Intentemos ahora analizar esta situación y echar la culpa de las muertes en las carreteras a quien corresponde. No lo hacemos por culpar, sino para intentar mejorar la situación. Dificilmente podremos lograr una mejora si no tenemos clara la causa de esta calamidad de muertes en carretera.

Entonces, ¿es probable que la empresa privada sea más eficiente en este aspecto que el sector público y que, por tanto, mate a menos personas? Es difícil llegar a una conclusión de este tipo, ya que se trata de un condicional contrario a los hechos: en la actualidad, el gobierno es dueño y gestor de las carreteras. Pero si esto no fuera así, y si, en lugar del statu quo, de alguna manera los empresarios tomaran estas riendas, entonces ¿cuál sería el número de muertos en las carreteras? Para apreciar la dificultad de tal extrapolación, imaginemos el escenario en el que los relojes de pulsera fueran siempre fabricados por el gobierno, y ahora el sector privado estuviera a punto de tomar el relevo. Las preguntas se multiplicarían, sin una respuesta obvia: ¿cuántas empresas se dedicarían a este negocio? ¿Cuáles serían sus beneficios? ¿Dónde se instalarán? ¿Las pulseras serían de cuero o de metal, y estas dos industrias estarían integradas verticalmente o no (por ejemplo, una empresa fabricaría la primera y otra la segunda, o ambas estarían bajo los auspicios de una sola empresa)? ¿Qué proporción de los relojes tendría Mickey Mouse, sería resistente al agua o contaría con cronómetros? ¿Se venderían estos relojes directamente o se regalarían a las personas que abrieran cuentas bancarias? La razón por la que estas preguntas no pueden responderse de antemano es porque son esencialmente cuestiones empresariales, no económicas. Las respuestas sólo pueden surgir en un mercado y no pueden ser predichas por quienes no participan en él, como los economistas.

Sin embargo, a pesar de las consideraciones anteriores, aunque no se puedan obtener respuestas exactas, puede ser posible atravesar la niebla hasta cierto punto y obtener alguna información, algunas estimaciones aproximadas.

Por un lado, es muy probable que los mercados de carreteras superen a los burócratas; después de todo, lo hacen en todos los ámbitos de actividad para los que existen estadísticas comparables.³ De hecho, hay incluso una regla de "dos a uno" que emana de esta literatura⁴: por cada dólar gastado por la empresa privada para trasladar una tonelada de basura, pavimentar una distancia determinada de carretera u ofrecer una cantidad determinada de protección contra incendios, hacer ese trabajo a través del sector público costará dos dólares. Si podemos extrapolar este fenómeno a las muertes en las carreteras, y traducir directamente el ahorro de costes en vidas salvadas, entonces, empleando la regla del "dos a uno" llegamos al resultado de que bajo el control privado, las muertes se reducirán a la mitad, de 40.000 a 20.000.

¿Cuáles son las pruebas de esta afirmación de "dos a uno"? Khursheed y erding⁵ afirman:

Scottsdale (Arizona) ahorra un cuarenta y siete por ciento en costes al contratar los servicios de protección contra incendios. En otras palabras, si Scottsdale hubiera optado por que el sector público se encargara de la protección contra incendios, los costes de producción se habrían casi duplicado.⁶

¿Hay alguna razón para creer que las ventajas privadas/públicas serían aún más pronunciadas en la gestión de calles y carreteras que en los bienes y servicios más pedestres, como la gestión de una línea de autobuses o la entrega del correo? La hay, la hay. Lo primero es tremendamente más complicado que lo segundo. A veces se dice que "X es demasiado complicado para dejarlo en manos del mercado". En realidad, ocurre justo lo contrario. Si hay una función sencilla, como, tal vez, llevar un puesto de limonada, algo que cualquier niño de siete años medianamente competente podría llevar a cabo, entonces, tal vez, el aparato estatal podría absolverse no demasiado mal en el suministro de esta bebida.⁷ En otras palabras, si hay que nacionalizar o municipalizar para un número determinado de artículos, entonces sin duda sería mejor entregar a los burócratas artículos tan simples y poco importantes como la limonada, las gomas elásticas, los clips y similares, reservando la provisión más importante y compleja, como las carreteras, al siempre más eficiente sector privado. Volviendo a nuestros intentos de calcular la eficiencia relativa de la empresa pública y la privada, si existe una regla de dos a uno que opera con respecto a los productos y servicios fáciles de suministrar, entonces, tal vez, esta regla podría modificarse a una regla de tres a uno para los bienes difíciles, como el transporte de superficie. De ser así, según nuestros cálculos, las muertes en las carreteras se reducirían a un tercio de su nivel actual, y pasaríamos de 40.000 a 13.334.⁸

Sin embargo, podemos ir aún más lejos en esta dirección, mucho más. Bennett y DiLorenzo (1983) informan de que, en lo que respecta a la previsión meteorológica, los costes del sector privado son sólo un 28% de lo que hacen los pronosticadores del gobierno federal. Si podemos extrapolar este dato empírico (más o menos) de cuatro a uno en un campo muy diferente al de las muertes en carretera, las muertes pueden reducirse de unas horribles 40.000 a unas "meras" 10.000.

Pero esta no es en absoluto la forma en que White ve las cosas. Afirma:

Block... intenta... culpar... de todas las muertes en las carreteras al gobierno. El argumento . . . consta de dos partes relacionadas: 1) todas las muertes en las carreteras pueden atribuirse causalmente a la gestión del gobierno; 2) el gobierno es moralmente responsable de estas muertes. . . .

Si las carreteras fueran de propiedad privada, ¿la tasa de mortalidad sería nula? . . . Actualmente no es cero en los parques de atracciones privados, ni en las carreras privadas, ni en los viajes aéreos privados. Si no podemos atribuir todas las muertes en las carreteras a la administración gubernamental de las mismas, ¿cuántas podemos atribuir? Me resulta imposible decirlo, ya que es imposible saber a priori cuál sería la tasa de mortalidad bajo la propiedad y gestión privadas. No me parece tan inverosímil suponer que podría ser incluso mayor que la tasa actual.⁹

Centrémonos primero en la atribución. Planteemos la afirmación de que los gobiernos han asesinado a unos 173 millones de sus propios ciudadanos en el último siglo, y que, concretamente, el desglose parcial fue el siguiente: Mao, 60 millones; Stalin, 20 millones; Hitler, 11 millones; Pol Pot, 2 millones. Supongamos, por tanto, que todas estas cifras¹⁰ son ciertas. Siguiendo la lógica de White, no podríamos hacer ninguna atribución de este tipo. ¿Por qué? Porque todas esas cifras ignoran los condicionales contrarios a los hechos. A saber, si estos gobiernos no hubieran llevado a cabo sus diversas matanzas, algunas de estas personas, sin duda, habrían muerto en cualquier caso. Algunos habrían perecido, simplemente, de viejos. Otros habrían muerto de enfermedades completamente ajenas a la mala gestión del Estado y, por tanto, no podrían atribuirse a sus fórmulas de medicina socializada, por ejemplo.

Lo de White, en otras palabras, es un uso inadecuado del concepto de "atribución". En mi opinión, no hay ninguna necesidad de referirse a tales condicionales contrarios a los hechos. Si Hitler, por ejemplo, asesinó a 11 millones de personas, entonces, por las buenas, mató a 11 millones de personas. El hecho de que, digamos, un millón de ellas hubiera muerto en la media década que el régimen nazi tardó en llevar a cabo esta matanza es completamente irrelevante. Mataron a 11 millones, maldita sea, no a 10 millones.

Pero no es necesario recurrir a asesinos en masa de una escala gigantesca para hacer notar que White malinterpreta lo que es "atribuir" la responsabilidad de un acto a alguien. También se aplica a los asesinos en masa moderados. Janet Reno asumió la responsabilidad del asesinato injustificado de unos 86 inocentes, entre ellos mujeres y niños, en Waco,¹¹ al igual que Tim McVeigh lo hizo con 168 personas, también entre ellas mujeres y niños, en el edificio federal Murrah de Oklahoma City.¹² Tal vez -probablemente, incluso- algunos de ellos habrían muerto por causas naturales si no se hubieran producido estos actos nefastos. Sin embargo, seguimos "atribuyendo" los 86 a Reno, y los 168 a McVeigh, a pesar de esta posibilidad alternativa. Por lo tanto, no es necesario determinar la condición contraria a los hechos de cuántas personas habrían perecido en las carreteras del país si éstas estuvieran privatizadas, y restar esta cifra de las aproximadamente 40.000 que son masacradas bajo la gestión gubernamental.

No es necesario que la tasa de mortalidad en las carreteras sea cero en un sistema de propiedad privada para que podamos atribuir al gobierno todas las muertes que se producen actualmente bajo los auspicios del sector público. Al contrario, al igual que atribuimos a los asesinos todas las muertes que causan, debemos hacer lo mismo con los gestores gubernamentales de las carreteras.

Consideremos ahora el análisis presentado al principio de este capítulo. Según el mismo, si las muertes en las carreteras son 40.000 bajo la égida del Estado, y habrían sido 15.000 con los mercados proporcionando las carreteras, entonces atribuimos sólo $40.000 - 15.000 = 25.000$ muertes a la gestión actual. No tiene sentido. Responsabilizamos a estos burócratas de toda la cantidad de miseria que han causado.

Sin embargo, no se puede negar que es una cuestión interesante, es más, fascinante, preguntarse cómo podría cambiar el número de muertes en las autopistas con el paso a la privatización. White insiste en el hecho de que

muchos conductores elegirían frecuentar carreteras sin bajos índices de mortalidad pero con otras características deseables, como la ausencia de límites de velocidad. Es posible que actualmente haya muy pocas muertes en las carreteras, en el sentido de que los consumidores en un mercado libre demostrarían una preferencia por las velocidades más altas en lugar de por menos muertes.¹³

Considero que se trata de una especulación muy poco razonable. No se puede descartar por motivos lógicos únicamente. No implica ninguna autocontradicción interna. Pero está radicalmente en desacuerdo con todos nuestros conocimientos empíricos sobre el funcionamiento del mundo. ¿Por qué es tan poco realista el escenario de White?

En primer lugar, no está claro que la velocidad de desplazamiento per se, siempre y en todos los niveles, esté relacionada causalmente con las muertes. Obviamente, *ceteris paribus*, cuanto más rápido se desplace un vehículo, más probabilidades tendrá de no acabar bien. Sin embargo, ir rápido, incluso a noventa millas por hora en un día despejado en una recta sin otros vehículos a la vista, es sin duda menos peligroso que entrar y salir del tráfico pesado a sesenta millas por hora en una vía diseñada para circular a treinta y cinco millas por hora.

En segundo lugar, en el marco de la libre empresa, normalmente, pero rara vez bajo la cuidadosa supervisión del Estado niñera, es posible tener el pastel y comérselo también. En este caso, se trata de alcanzar tanto la velocidad como la seguridad. No hay que forzar mucho la imaginación para suponer que, en una sociedad libre, haya algunos propietarios de carreteras que adopten una política "rápida pero segura". Por ejemplo, podrían imponer a sus clientes un requisito de velocidad mínima de, digamos, noventa millas por hora,¹⁴ cobrar más por este privilegio, pero mantener grandes distancias entre los coches. Siempre que la elasticidad de la velocidad con respecto al precio fuera positiva, ésta podría ser una decisión empresarial rentable. Es decir, la gente pagaría lo suficiente por poder ir rápido como para compensar con creces al propietario de la carretera por la pérdida de consumidores adicionales.

Así que la "velocidad" no es realmente la respuesta. Podemos tener un transporte más rápido,¹⁵ y una mayor seguridad, ambas cosas. White¹⁶ me echa en cara mi insuficiente defensa de los "temerarios y fanáticos de la alta velocidad... que prefieren viajar por carreteras más mortíferas". No se puede dudar de que hay algunas personas así. ¿Quién no ha visto a jóvenes con ojos salvajes haciendo carreras de arrastre en las calles de nuestra ciudad en medio del tráfico normal? Quizá el mejor ejemplo de este comportamiento bárbaro sea Rodney King, detenido por circular a casi cien millas por hora por las calles de la ciudad.¹⁷ Según la interpretación de White, la empresa privada atendería a este tipo de individuos, en lugar de prohibirlos como en la actualidad, por lo que las muertes aumentarían al pasar de la oferta pública a la privada.

Un sinsentido con zancos. No me cabe duda de que el mercado se acomoda a esos gustos. Lo hace para una plétora de deseos extraños;¹⁸ ¿por qué no éste también? Donde

haya dinero que ganar, surgirá un empresario que proporcione la oferta. Sin embargo, saco la conclusión contraria a la de White en cuanto a las implicaciones de todo esto en las muertes en las carreteras. Según mi razonamiento, las personas con gustos extravagantes tienden a ser segregadas por las fuerzas del mercado.¹⁹ Los ricos viven con los ricos, los pobres con los pobres, los hippies con los hippies, los fundamentalistas con los fundamentalistas. También surgen patrones residenciales voluntarios en cuanto a la raza y el origen nacional y étnico,²⁰ la preferencia sexual,²¹ incluso la edad.²² ¿Por qué habría de ser diferente en lo que se refiere a los "temerarios y fanáticos de la alta velocidad"?²³

Pero si esto es así, entonces tales habitantes tenderían a congregarse entre sí. Entonces, para ser sinceros, se matarían entre ellos de forma voluntaria, y dejarían de hacerlo con el resto. Dichas carreteras constituirían una especie de "Parque del Asesinato"²⁴ sobre ruedas. En las "carreteras de fenómenos" privadas se podrían ofrecer carreras de gallinas, en las que dos coches corren el uno hacia el otro a velocidades de vértigo, y el que se desvía del otro en el último momento pierde, y es denigrado como "gallina", un destino peor que la muerte para estos dignos. Podrían intentar establecer récords de velocidad en tierra en condiciones de aglomeración, en claro contraste con los que intentan hacerlo en lugares como los Salt Flats de Utah en condiciones relativamente seguras.²⁵ Las carreras de arrastre podrían incluso llegar a ser más bien pedestres. Quién dice que todo el mundo debe permanecer a la derecha, o incluso a la izquierda, mientras conduce. Seguramente, esto es demasiado restrictivo para los "espíritus libres" que estamos describiendo. Todas estas normas, por lo demás, no son más que prejuicios burgueses.

Sí, la tasa de mortalidad de este pequeño grupo podría dispararse²⁶, pero eso reduciría la tasa global de mortalidad de los vehículos, ya que se matarían entre ellos y dejarían en paz al público en general, que ha sufrido durante demasiado tiempo sus depredaciones. Así que la evaluación de White de que los propietarios de carreteras podrían atender a los conductores peligrosos va en contra de su propia tesis de que esto implica más muertes de tráfico en general. Dice White: "El conductor veloz tiene derecho a ponerse en peligro a sí mismo y a los demás con el exceso de velocidad siempre que el propietario de la carretera y ellos lo consientan. Y lo consienten, si entran en una carretera con límites de velocidad claramente marcados".²⁷ Sí, los conductores peligrosos (no sólo "con exceso de velocidad") son una amenaza para todos los demás automovilistas. Pero si se matan voluntariamente unos a otros, será menos probable que nos pulvericen, no más. Mantengo mi afirmación de que los empresarios privados "generalmente encontrarán rentable. ...eliminar prácticamente las muertes en las carreteras". Sí, unos cuantos bichos raros perecerán bajo la libre empresa, y mal asunto para ellos.

White pasa ahora a una cuestión diferente:

¿Es el gobierno... responsable de estas muertes? La respuesta a esta pregunta depende de si consideramos que los individuos están obligados a conducir por carreteras peligrosas. En cierto sentido no lo están, si el hecho de entrar voluntariamente en una autopista del gobierno constituye ipso facto una renuncia a reclamar la responsabilidad por una muerte accidental. En cierto sentido lo están, si el gobierno ha prohibido legalmente a los potenciales empresarios de carreteras ofrecer caminos alternativos.²⁸

De nuevo, White asume el papel de apologista de las depredaciones gubernamentales. Por supuesto, el aparato del Estado "ha prohibido legalmente a los potenciales empresarios de la carretera ofrecer carreteras alternativas".²⁹ Los socialistas de la carretera difícilmente

podrían mantener su monopolio sobre este puesto de mando vital de la economía si esto no fuera cierto. Siendo este el caso, es extremadamente difícil ver cómo se puede considerar que los automovilistas están "entrando voluntariamente en una carretera del gobierno". Tampoco es posible ver cómo un acto tomado bajo coacción puede "constituir una renuncia a la reclamación de responsabilidad contra la fatalidad accidental".

Este es el escenario. En primer lugar, el gobierno destierra, por decreto legislativo, toda posibilidad de carreteras privadas relativamente seguras, dejando como única alternativa las autopistas gubernamentales, que son un infierno. Entonces, dado que sería imposible que las masas viajaran en opciones de carreteras y calles no gubernamentales, como los helicópteros, los automovilistas se aventuran en estas arterias de tráfico con trampas y son masacrados como moscas. Llega White, quien afirma que, puesto que el público que se ha puesto "entró voluntariamente en una carretera gubernamental, [esto] constituye ipso facto una renuncia a la reclamación de responsabilidad por muerte accidental". Utilizando una "lógica" de este tipo, podemos concluir que si un pistolero obliga a una víctima a saltar a la muerte desde la azotea de un rascacielos amenazando con dispararle si no lo hace, ésta se precipitó "voluntariamente" al hormigón de abajo. No. Cuando el gobierno impide las autopistas privadas amenazando con la violencia a todos los que prestarían estos servicios, y como resultado la gente no tiene más alternativa que frecuentar estas trampas mortales, no podemos concluir en absoluto que su entrada en las calles y autopistas públicas fue "voluntaria". Por el contrario, cuando se elimina una alternativa segura y se "permite" a la gente aventurarse en otra mucho más peligrosa, se le obliga a tomar esta decisión bajo coacción. Así que, sí, el gobierno es muy responsable penalmente de las muertes que causan, todas ellas, no sólo las que se restan del número que perecerían en las carreteras privadas, a pesar de que White diga lo contrario.

Mientras escribo esto, leo un editorial en el periódico local, The Times-Picayune, titulado "111 es más que 53".³⁰ Según el editorialista, en los dos años anteriores a la derogación de la ley del casco obligatorio para los motociclistas en Luisiana, hubo 53 muertes de conductores de este vehículo, mientras que la cifra comparable para un periodo de tiempo similar posterior fue de 111. Sí, pero cada una de esas 53 fue lo que podemos caracterizar como una muerte coercitiva: los conductores estaban trabajando bajo una ley coercitiva. Del mismo modo, cada una de esas 111 fue lo que podemos caracterizar como una muerte "voluntaria": los conductores eran libres de asumir estos riesgos o no. (El uso del casco no es ilegal cuando no es obligatorio). Un punto similar puede hacerse al comparar las muertes en carretera bajo la égida pública y privada.

Este autor enturbia aún más las cuestiones reales cuando dice

Es un importante principio libertario que juzguemos al gobierno con los mismos criterios que aplicamos a los delincuentes comunes. La cuestión es: ¿responde el propietario de un terreno por un accidente en el que están implicadas otras dos personas en sus instalaciones?³¹

White tiene toda la razón cuando reclama un trato igualitario para los delincuentes públicos y privados u "ordinarios".³² Pero no hay ninguno de estos últimos en el presente escenario; aquí, sólo existen los delincuentes gubernamentales que impiden a los empresarios privados establecer negocios de carreteras y autopistas, y los mismos empresarios privados, condicionados por los hechos, que establecerían negocios de carreteras y autopistas si sólo se les permitiera hacerlo por ley. Así que la pregunta: "¿responde el propietario de un terreno por un accidente en el que están implicadas otras dos personas en sus instalaciones?" debe responderse sólo para estos dos, los delincuentes gubernamentales³³ y los empresarios privados, no para cualquier "delincuente común".

La primera cuestión ya ha sido respondida: sí, los socialistas de la carretera causan unas 40.000 muertes en las carreteras, y son moralmente, y deberían ser legalmente, responsables de todas ellas. Supongamos ahora un sistema de carreteras privadas en el que, digamos, mueren cinco mil personas al año. ¿Deben los propietarios de las carreteras privadas ser legalmente responsables de alguna de ellas? Todo depende del contrato vigente entre estos empresarios y sus clientes. Si no se especifica nada en absoluto, debemos recurrir a los contratos implícitos, un terreno jurídico peligroso. Pero, aunque no podemos predecir plenamente y con seguridad el funcionamiento de una industria de la carretera ahora inexistente, parece totalmente probable que los propietarios de carreteras privadas insistan en los contratos para no hacerse responsables de las pocas muertes que todavía se produzcan en este lugar. Siendo así, la pregunta de White puede responderse definitivamente: en la sociedad libre, ningún propietario de una calle sería responsable de las muertes de tráfico que se produjeran en sus instalaciones.

Esto, por supuesto, no es para negar que los tribunales actuales no tendrían nada de esto. Dada nuestra sociedad litigiosa, no cabe duda de que los propietarios de calles privadas se verían sometidos a todo tipo de demandas por parte de los heridos en accidentes de tráfico.³⁴ Es muy poco probable que los jueces de esta clase permitan estos contratos. Lo más probable es que los anulen por ir en contra del "interés público" o del "orden público". Pero ahora estamos discutiendo el derecho en la sociedad libre, no en su actual pantano febril. Bajo la ley libertaria, los contratos entre "capitalistas que consienten"³⁵ no se anularían de manera tan displicente.

1 Muchos de los otros capítulos de este libro exponen precisamente este caso. Aquí nos limitamos a suponer que es cierto.

2 Para las estadísticas oficiales, véase <http://www.publicpurpose.com/hwy-fatal57+.htm>.

3 Dice William L. Megginson y Jeffrey M. Netter, "From State to Market: A Survey of Empirical Studies on Privatization", *Journal of Economic Literature* 39 (junio de 2001): 380: "La investigación apoya ahora la propuesta de que las empresas de propiedad privada son más eficientes y más rentables que las empresas estatales comparables".

4 Según E.S. Savas, *How to Shrink Government: Privatizing the Public Sector* (Chatham, N.J.: Chatham House Publishers, 1982), p. 93: "el coste del servicio municipal (de recogida de residuos sólidos) (es de) un 61 a un 71% mayor que el coste... de la recogida por contrato". Según Steve H. Hanke, "Money and the Rule of Law in Ecuador", *Discurso pronunciado en Quito, Ecuador* (octubre de 2003) "El coste público en el que se incurre para proporcionar una cantidad y calidad de producción determinada es aproximadamente el doble que el de la provisión privada. Este resultado se produce con tanta frecuencia que ha dado lugar a una regla de oro: 'la regla de dos burocrática'". Para más información, véase Steve H. Hanke, "Privatization", en James Eatwell, Murray Milgate y Peter Newman, eds: *A Dictionary of Economics* (Londres: Macmillan Press, 1987), pp. 976-77. Para otras comparaciones de costes, todas ellas para denigrar al sector público, véase James T. Bennett, *Better Government at Half the Price* (Boston: Gree Hill Publishing, 1980); Thomas erding, ed., *Budgets vs. Bureaucrats: The Sources of Government Growth* (Durham, N.C.: Duke University Press, 1977); James T. Bennett y Thomas DiLorenzo, "On Weather Forecasting", *Journal of Labor Research* (1983); ídem, *Unfair Competition: The Profits of Non-Profits* (Nueva York: Hamilton Press, 1989); Robert Poole, *Cutting Back City Hall* (Nueva York: Reason Press, 1976); E.S. Savas, "Refuse Collection", *Journal of Urban Analysis* (1979).

5 Aayisha F. Khursheed y Thomas E. erding, "Organizing Government Supply: The Role of Bureaucracy", en Fred Thompson y Mark T. Green, eds., *Handbook of Public Finance* (Nueva York: Marcel Dekker, 1998): 46-47.

6 Véase al respecto también R. Ahlbrandt, "Fire Protection", *Public Choice* (1973).

7 Aunque seguramente surgiría la pregunta: "¿Compraría usted limonada al gobierno?".

8 Se apreciará fácilmente que estas cifras se utilizan sólo con fines ilustrativos y no se basan en ninguna estadística real.

9 Lawrence H. White, "Comment on Block", manuscrito no publicado, p. 1.

10 Véase al respecto Robert Conquest, *The Great Terror* (Edmonton, Alberta: 1990); íbidem, *The Harvest of Sorrow* (Nueva York: Oxford University Press, 1986); Stéphane Courtois, Nicolas Werth, Jean-Louis Panne, Andrzej Paczkowski, Karel Bartosek y Jean Louis Margolin, *The Black Book of Communism: Crimes, Terror, Repression*, traducido del francés por Jonathan Murphy y Mark Kramer (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1999); R.J. Rummel, *Death by Government* (New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 1994); íbidem, *Democide: Nazi Genocide and Mass Murder* (New Brunswick, N.J.: Transaction Publishers, 1992); íbidem, *Statistics on Democide* (Charlottesville, Va.: Center on National Security and Law, University of Virginia, 1997).

11 <http://www.Firearmsandliberty.com/waco.massacre.html>.

12 Resulta extraño que uno de estos dos haya sido ejecutado y el otro no.

13 White, "Comment on Block", p. 2.

14 Si fuera una autopista de tres carriles, el carril "lento" podría estar obligado a circular a 90 mph, el carril medio a 110 y el rápido a 130.

15 ¿Alguna vez has respetado estrictamente los límites de velocidad estatistas? Si lo haces, descubrirás que eres, con diferencia, el vehículo más lento de la calzada. Si vas a 80 en una zona de 80 km/h, la gente te echará la bronca por obstruir el tráfico, y lo mismo

ocurrirá si vas a 100 y 100 km/h. ¿Por qué los socialistas de la carretera perpetran esta política? Por un lado, si inculcan normas que todo el mundo incumple, siempre habrá un "delincuente" al que multar. Por otro, y más ominoso, puede ser parte del fenómeno contra el que Ayn Rand, "America's Persecuted Minority: Big Business", en *Capitalism: The Unknown Ideal*. (Nueva York: Signet, 1967), nos advirtió. Convirtiéndonos a todos en infractores de la ley, el gobierno puede apoyarse en nuestra culpabilidad para gobernarnos mejor.

16 White, "Comment on Block", pp. 2-3.

17 Para un análisis de este episodio, véase Walter Block, "Decentralization, Subsidiarity, Rodney King and State Deification", *European Journal of Law and Economics* 16, n° 2 (noviembre): 139-47.

18 Sado-masquismo, pornografía infantil, fetiches que mendigan descripción.

19 Sobre la zonificación del mercado, véase Bernard Seigan, *Land Use Without Zoning* (Toronto: D.C. Heath).

20 Thomas Sowell, *Race and Economics* (Nueva York: Longman, 1975); ídem, *Ethnic America* (Nueva York: Basic Books, 1981); ídem, *The Economics and Politics of Race: An International Perspective* (Nueva York: Morrow, 1983); ídem, *Race and Culture: A World View* (Nueva York: Basic Books, 1994).

21 Richard Posner, *Sex and Reason* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1992).

22 Los jóvenes se reúnen en Manhattan, los mayores en Florida.

23 Parto de la base de que hay una gran diferencia entre un fanático de la alta velocidad y una persona que simplemente desea un tiempo de tránsito más rápido, es decir, que el primero asumirá otros riesgos que el segundo rechazaría de plano.

24 El Parque del Asesinato es una institución imaginaria en la que la gente recibe pistolas cargadas y se pone de acuerdo para dispararse unos a otros. Para una mayor explicación de esta industria vital, véase Walter Block, "Kuflik on Inalienability: A Rejoinder", ms. inédito; ídem, "Radical Privatization and other Libertarian Conundrums", *International Journal of Politics and Ethics* 2, no. 2 (2002): 165-75.

25 El récord está actualmente en 763 millas por hora; [www.landspeed.com/\(11/103\)](http://www.landspeed.com/(11/103)).

26 Los premios Darwin "conmemoran los restos de individuos que contribuyen a la mejora de nuestro acervo genético eliminándose de él de forma realmente estúpida". Véase al respecto [www.darwinawards.com/\(11/1/03\)](http://www.darwinawards.com/(11/1/03)).

27 White, "Comment on Block", p. 3.

28 Ibid.

29 Ibid.

30 31 de octubre de 2003, p. B6.

31 White, "Comment on Block", pp. 3-4.

32 Mi documento, Block (2004b), es un intento de hacer precisamente eso.

33 Pido disculpas por el uso continuo de esta frase. Me parece que soy incapaz de resistirme.

34 Si se puede demandar a los fabricantes de armas por los delitos cometidos con su producto, no hay límite para la búsqueda de bolsillos profundos o para las perversiones de la responsabilidad. Ver sobre esto Rothbard (1982b).

35 Robert Nozick, *Anarchy, State, and Utopia* (Nueva York: Basic Books, 1974), p. 163 habla de "actos capitalistas entre adultos que consienten".

CAPÍTULO 18

Carta abierta a las Madres contra la Conducción en Estado de Ebriedad

Aunque voy a criticarles, incluso severamente, no se lo tomen a mal. No pretendo perjudicar a su organización. Todo lo contrario. Mis dos hijos, de poco más de veinte años, son conductores noveles. Sufiría más de la cuenta si les ocurriera algo como consecuencia de la conducción en estado de embriaguez. Por lo tanto, soy partidario suyo. Estoy de su lado. Por favor, tomen lo que digo como meras enmiendas amistosas a sus planes y propuestas. Algunas de las siguientes críticas pueden sonar duras, pero los amigos no tienen pelos en la lengua en situaciones de vida o muerte, y me gustaría que me considerara un amigo suyo. Podemos no estar de acuerdo en los medios, pero desde luego no en los fines.

EXPANSIÓN

En primer lugar, debes ampliar tu ámbito de actuación. Aunque la conducción bajo los efectos del alcohol es, por supuesto, una de las principales calamidades en las carreteras de nuestro país, no es ni mucho menos la única. Hay otras muchas, además de las "tres grandes" de la velocidad, las condiciones meteorológicas y el error del conductor.

condiciones meteorológicas y los errores del conductor.¹ ¿Qué diferencia hay realmente si nuestros hijos y seres queridos mueren en un accidente de tráfico provocado por la embriaguez o por cualquiera de estas otras condiciones? Afortunadamente, no es necesario cambiar ni siquiera el nombre de MADD si se adopta esta sugerencia. Sólo que en lugar de que la primera "D" signifique "borracho" podría referirse a "muerte", como en Madres contra la Muerte de Conductores. Todas estas cosas -el alcohol, las drogas, el exceso de velocidad, el mal funcionamiento de los vehículos, las carreteras mal diseñadas, las condiciones meteorológicas, lo que sea- son amenazas para la vida de nuestras familias. ¿Por qué destacar alguna de ellas?

Una posible defensa del statu quo es tomar prestada una hoja de los economistas, y defender el actual y limitado estatus de MADD por motivos de

especialización y la división del trabajo.² Es cierto que ninguna organización puede hacerlo todo. Es mejor asumir un programa limitado y hacerlo bien que asumir demasiado y lograr poco o nada.

Pero esta idea sólo se aplica cuando asumir tareas adicionales supone diluir el enfoque de una empresa. Si realmente te opones a las muertes por la única causa del alcoholismo, bien. MADD, tal y como está constituido, no necesita ampliar su visión. Pero si su objetivo es disminuir la matanza sin sentido de inocentes en las carreteras que se deriva de cualquier causa, lo que sospecho firmemente que es el caso, entonces incluir las contribuciones de otras fuentes no debilita la misión; al contrario, la fortalece.

PRIVATIZACIÓN

Mi segunda sugerencia es mucho más radical. Les ruego que me escuchen. Hay asuntos muy importantes en juego. Es cierto que los índices de mortalidad en las carreteras han

disminuido en los últimos años.³ Pero 41.480, el número de personas que perecieron como consecuencia del uso indebido del automóvil en 1998, por ejemplo, sigue siendo demasiado alto. Las circunstancias desesperadas requieren soluciones radicales.

La sugerencia radical que ofrezco es que MADD adopte como uno de sus principales ejes políticos la propuesta de que se privaticen las carreteras de nuestra nación. Y esto incluye no sólo el sistema federal de autopistas interestatales, sino todas las carreteras, caminos rurales, calles urbanas e incluso aceras, dondequiera que se hayan producido muertes relacionadas con vehículos. ¿Por qué? Hay varias razones.

En primer lugar, no es en absoluto cierto que el habla, el alcohol, las drogas, etc., sean los responsables últimos de la muerte en un vehículo. Más bien, son sólo las causas próximas. La explicación subyacente es que los gestores de las carreteras, los responsables de las mismas, no se han ocupado de estos problemas. La razón por la que Chrysler quebró sólo está relacionada indirectamente con el tamaño de los coches, el cambio de estilos, la competencia, las importaciones, el precio del petróleo y del gas, etc. Esta empresa quebró porque sus directivos no supieron hacer frente a estos retos. Cuando un restaurante cierra, no se debe a causas tan próximas como una comida mal cocinada, un mal servicio, una mala ubicación, un local sucio, etc. Más bien, esta circunstancia se debe al hecho de que los propietarios, los operadores, los gestores del restaurante no lograron hacer frente a estos problemas.

En segundo lugar, con un sistema de carreteras y calles privadas, los distintos propietarios competirían entre sí para dar servicio a sus clientes (incluyendo, preeminentemente, la seguridad). Los que fracasaran (por ejemplo, aplicando políticas perjudiciales para la "salud de los niños y otros seres vivos") se verían obligados a cambiar el error de sus métodos o a quebrar. Aquellos que salvaran vidas tratando mejor a los borrachos, a los conductores, etc., obtendrían beneficios y podrían así ampliar su base de operaciones.

En tercer lugar, este es precisamente el sistema -la privatización- que superó ampliamente al de la URSS en el suministro de ordenadores, coches, ropa y una plétora de otros productos y servicios. Sin embargo, en lugar de tomar prestada una hoja de nuestro propio éxito y aplicarla a las carreteras, hemos copiado el desacreditado sistema económico soviético y lo hemos aplicado a nuestra red de carreteras. Es decir, nuestra red de carreteras es de propiedad y gestión gubernamental. Por eso la gente muere como moscas en esas carreteras, y sufre atascos lo suficientemente graves como para poner a prueba la paciencia de un santo (lo que también agrava las víctimas por la rabia en la carretera).

En cuarto lugar, las reglas de la carretera que minimizarían los accidentes de automóvil (esto es válido para la mayoría de las demás recetas económicas valiosas) no nos vienen de lo alto, impresas en tablas de piedra. Más bien hay que aprenderlas, a menudo mediante una experiencia dura y difícil. La forma tradicional y consagrada del capitalismo de aprender es permitir que todos los empresarios, dispuestos a arriesgar su propio dinero, den rienda suelta a lo que quieran. Los que dan con la mejor forma de proceder obtienen beneficios; los que no, tienen que copiar a los exitosos o se quedan en el camino. Es precisamente esto, la magia del mercado, lo que nos ha traído nuestros niveles de vida de clase mundial. Pero este proceso de aprendizaje no puede tener lugar cuando los políticos, los burócratas y otros miembros de la clase nomenklatura determinan las reglas de la carretera y no pierden ni un ápice de su fortuna personal cuando se equivocan en este sentido o, de hecho, son culpables de cualquier otro tipo de mala gestión de la carretera.

Todos deploramos los accidentes de tráfico. Pero al menos, cuando se produzcan, tengamos un sistema en el que alguien con autoridad pierda dinero por ello. No hay nada

que concentre más la mente del gestor. En la actualidad, cuando se producen muertes, no hay nadie en posición de mejorar la situación que sufra económicamente. Seguramente podemos esperar mejores resultados de un sistema que recompensa monetariamente a los que tienen éxito y castiga a los que fracasan que de uno que no hace ninguna de las dos cosas.

Veamos un ejemplo. Quizá sea una obviedad que "la velocidad mata". Sin embargo, el índice de víctimas mortales ha disminuido tras la eliminación del límite de velocidad de 55 mph. Algunos analistas han sugerido que lo determinante no es la tasa media de desplazamiento, sino la variación de la velocidad. Es decir, que todos estaríamos más seguros con un requisito de velocidad en el carril lento (tanto el mínimo como el máximo) de 60 mph, un carril central de 70 mph y un carril rápido de 80 mph, que con el actual mínimo de 40 mph y el máximo de 70, típico de muchas autopistas. No sé la respuesta a esta pregunta. Pero sí sé cuál es la mejor manera de responderla: soltar a una nueva raza de empresarios de la carretera. Permitir que cada uno de ellos aborde esta cuestión como quiera. Entonces, utilizando el mismo sistema que hemos utilizado como sociedad para mejorar la calidad de los coches, los ordenadores y la ropa, entre otras cosas, encontraremos la respuesta.

Tomemos otro ejemplo, más cercano a las preocupaciones de MADD. ¿Cuál es la mejor manera de evitar que se conduzca bajo los efectos del alcohol? ¿Penas más severas? ¿Más énfasis en la educación de los conductores? ¿Más vigilancia policial? ¿Recompensas por una conducción ejemplar? ¿Pago por unirse a Alcohólicos Anónimos? De nuevo, se aplican los mismos principios. Privatizar las vías de transporte de vehículos y confiar en los nuevos propietarios, bajo la tutela del sistema de beneficios y pérdidas de la libre empresa, para encontrar soluciones.

Uno de estos nuevos propietarios de autopistas sería, por supuesto, MADD. Bajo este sistema, un MADD revitalizado y revigorizado, como organización, sería capaz de implementar sus propias políticas sobre el consumo de alcohol al volante, el exceso de velocidad, o lo que sea. Tendría que arriesgarse a competir con todos los demás participantes en esta industria, pero así es el sistema de mercado.

En cambio, en la actualidad, con un sistema de carreteras que haría sonreír a un comisario ruso, simplemente no hay ningún papel de gestión que pueda desempeñar MADD. Compare su situación con la de Ducks Unlimited, Western Wilderness Society o cualquier otro grupo ecologista. No están relegados en su ámbito análogo, limitándose a ofrecer consejos y, en una palabra, a rogar a los poderes fácticos. Por supuesto que pueden hacer estas cosas. Pero también pueden comprar grandes extensiones de terreno (no podrían hacerlo en la URSS) y gestionarlas a su antojo.⁴ ¿Por qué debería MADD aceptar su actual estatus de inferioridad frente a estos otros grupos?

CONCLUSIÓN

Dos puntos finales. Hay quienes rechazarán estas sugerencias como los desvaríos de un lunático. Lanzarán todo tipo de obstáculos y objeciones: el espectro de tener que depositar una moneda en una caja de peaje de cada casa por la que pases en la calle; de tener tu casa rodeada de propietarios de carreteras privadas que niegan el acceso y la salida; de propietarios de carreteras locos que exigirían un comportamiento extraño, como obligar a todo el mundo a viajar en marcha atrás. Sin embargo, existe abundante material publicado que refuta estas y todas las demás críticas a la propiedad y gestión de las carreteras privadas.⁵ Antes de ceder a los "charlatanes del negativismo", te debes a ti mismo al menos familiarizarte con esta literatura.

Por último, pero no menos importante, ¿por qué he escrito una carta abierta a ustedes, MADD, y no he llevado mi caso a las autoridades? Por un lado, organizaciones privadas como MADD son las que han hecho grande a este país; los burócratas del gobierno, que operan muy por encima de sus capacidades, siempre nos han hundido. Por otro lado, los actuales responsables de nuestras carreteras no son sólo parte del problema, sino que son prácticamente el problema. Si alguna vez se celebra un juicio tipo Nuremberg para los responsables de miles y miles de muertes innecesarias en el tráfico, estas son las personas que serán las principales candidatas a ocupar el banquillo de los acusados.

A MADD le apasiona salvar vidas. Esto, de hecho, es lo que hace MADD. Eso sitúa a esta organización por encima de todas las demás que se preocupan por preservar la vida en nuestras carreteras. Pero hay que hacer más. Mucho más. Ha llegado el momento de apartarse radicalmente de la actividad anterior para, paradójicamente, aprovechar el buen trabajo anterior. Ha llegado el momento de la privatización de las autopistas, con MADD asumiendo un papel de liderazgo en esta iniciativa.

*El capítulo apareció por primera vez como Walter Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, n° 2/3 (junio-septiembre de 1998): 315-26.

1 Sam Peltzman, "The Effects of Automobile Safety Regulation", *Journal of Political Economy* 83, no. 4 (1975): 677-725, enumera lo siguiente

La velocidad de los vehículos ... el consumo de alcohol ... el número de conductores jóvenes ... los cambios en los ingresos de los conductores ... el coste monetario de los accidentes ... la edad media de los coches ... la proporción de coches nuevos con respecto a todos los coches (porque se ha sugerido que mientras los conductores se familiarizan con sus coches nuevos, el riesgo de accidente puede aumentar) ... la densidad del tráfico ... el gasto en la aplicación de las leyes de tráfico por parte de las patrullas de carretera estatales el gasto en carreteras ... la relación entre las importaciones y el total de coches (porque hay pruebas de que los coches pequeños son más letales que los grandes si se produce un accidente) ... la educación de la población ... y la disponibilidad de atención hospitalaria (que podría reducir las muertes si se producen lesiones).

La lista elaborada por la National Highway Traffic and Safety Administration es mucho más amplia. Véase en este www.nhtsa.dot.gov/. Véase también Traffic Safety Facts 2001 de la National Highway Traffic Safety Administration en www.nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/TSFAnn/TSF2001.pdf, y la base de datos Fatality Analysis Reporting System (FARS) en www.fars.nhtsa.dot.gov/queryReport.cfm?stateid=0&year=2001.

2 Véase al respecto Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (Nueva York: Modern Library, [1776] 1965).

3 Según el Sistema de Informes de Análisis de Fatalidades (FARS) de la Administración Nacional de Tráfico y Seguridad en las Carreteras (NHTSA), en 1999 las muertes en carretera fueron 41.480; en 1997, 42.103; en 1994, 40.676; en 1993, 40.115; y en 1979, 51.093. Dado que el número de millas recorridas por los pasajeros aumentó durante este periodo, la mejora real de la seguridad que se desprende de estas estadísticas sobre la base de las millas recorridas está infravalorada.

4 Terry Anderson y Donald R. Leal, *Free Market Environmentalism* (San Francisco: Pacific Institute, 1991), pp. 64, 90, mencionan el caso del Santuario de Vida Silvestre Rainey de la Sociedad Nacional Audubon en Luisiana. Cuando se descubrió gas natural en su propiedad, esta organización optó por desarrollarlo, algo que se aleja de su reacción típica ante tales circunstancias.

5 Véase sobre este bloque, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock;" ídem, "Compromising the Uncompromisable: Speed, Parades, Cigarettes", *Asian Economic Review* 40, n° 1 (abril de 1998): 15-29; ídem, "Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls", *Competitiveness Review* 8, n° 1: 55-64; "Road Socialism", *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195-207; Walter Block y Matthew Block, "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights", *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, n° 2/3 (junio-septiembre de 1996): 351-62; Block, "Theories of Highway Safety", *Transportation Research Record* #912 (1983): 7-10; ídem, "Public Goods and Externalities: The Case of Roads", *Journal of Libertarian Studies* 7, n° 1 (primavera de 1983): 1-34; ídem, "Congestion and Road Pricing", *Journal of Libertarian Studies* 4, no. 3 (verano de 1980): 299-330; ídem, "Free Market Transportation: Denationalizing the Roads", *Journal of Libertarian Studies* 3, n° 2 (verano de 1979): 209-38; antologado en Tibor R. Machan, *The Libertarian Reader* (Totowa, N.J.: Rowman & Littlefield, 1982): 164-83; Michelle Cadin y Walter Block, "Privatize the Public Highway System", *The Freeman* 47, no. 2 (febrero de 1997): 96-97; John Cobin, "Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte", *Planning and Markets* 2, no. 1 (1999); Gerald Gunderson, "Privatization and the 19th-Century Turnpike", *Cato Journal* 9, no. 1 (primavera/verano de 1989): 191-200; W.T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England* (Cambridge: Cambridge University Press, 1916); Dan Klein, "The Voluntary Provision of Public Goods? The Turnpike Companies of Early America", *Economic Inquiry* (octubre de 1990): 788-812; Dan Klein, John Majewski y Christopher Baer, "Economy, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797-1845", *Journal of Economic History* (marzo de 1993): 106-22; ídem, "From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800-1860", *Essays in Economic and Business History* 11 (1993): 191-209; Dan Klein y G.J. Fielding, "Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth

Century", *Transportation Quarterly* (julio de 1992): 321-41; ídem, "How to Franchise Highways", *Journal of Transport Economics and Policy* (mayo de 1993): 113-30; ídem, "High Occupancy/Toll Lanes: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time", *Policy Study* 170 (noviembre de 1993); Roth (1987); Gabriel Roth, *A Self-Financing Road System* (Londres: Institute of Economic Affairs, 1966); ídem, *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion* (Middlesex, Reino Unido: Penguin, 1967); ídem, *The Private Provision of Public Services in Developing Countries* (Oxford: Oxford University Press, 1987); Murray N. Rothbard, *For a New Liberty* (Nueva York: Macmillan); William C. Woolridge, *Uncle Sam, The Monopoly Man* (New Rochelle, N.Y.: Arlington House, 1970).

CAPÍTULO 19

Privatización de carreteras: Réplica a Mohring

La primera vez que la gente se enfrenta a la idea de que las carreteras, autopistas y calles deben ser privatizadas, es probable que piense que sí, que puede ser una buena idea que el gobierno contrate a empresas algunas tareas menores: tal vez salar o excavar en condiciones de nieve, tal vez limpiar, posiblemente incluso reparar baches o pavimentar. Supongamos que estuvieran convencidos de que el defensor de tal iniciativa significaba, no sólo la contratación de algunas de esas funciones, sino la privatización radical: permitir a la empresa privada llevar a cabo, no algunas, sino todas las funciones relacionadas con el tráfico vehicular; es decir, entregar la responsabilidad del tráfico vehicular por completo al mercado; permitir a los empresarios reunir el terreno sobre el que se iban a construir las nuevas vías públicas; gestionarlas y cobrarlas y, ¡vaya!, obtener beneficios por ello. Entonces, es de suponer que la reacción de la mayoría de la gente sería cuestionar la propia cordura de quien hace una propuesta tan descabellada.

Hay una gran cantidad de literatura que atestigua el hecho de que, históricamente, muchas de las primeras carreteras eran autopistas privadas, por lo que no hay ninguna razón, al menos en principio, para que no sea así incluso en los tiempos modernos. Muchos de estos estudios subrayan la afirmación de que las carreteras proporcionadas por el gobierno matan a miles de personas al año; que estas muertes son atribuibles, no a factores como el exceso de velocidad, las condiciones meteorológicas, la conducción en estado de embriaguez, el mal funcionamiento del vehículo o el error del conductor, que no están bajo el control de los burócratas encargados de gestionar las carreteras, sino a la falta de capacidad de gestión al hacerlo.

Luego está la cuestión de la congestión del tráfico: es mala, y está empeorando. El automovilista medio¹ pasó 26 horas más al año en un atasco en el año 2000 que en 1990. La situación ha llegado a tal punto que la palabra "ataasco" ha entrado en nuestro vocabulario. Y esto, también, no proviene de ninguna fuente intrínseca, sino de la mala gestión estatista de nuestro sistema vial. Por un lado, rara vez se cobran precios por el uso de las carreteras; pero la congestión no es más que un exceso de demanda sobre la oferta. Con un precio cero, no es de extrañar que se produzca una escasez. Por otra parte, en las raras ocasiones en que se cobran precios, no son precios de compensación del mercado, de carga máxima, que tenderían a limar las demandas en las horas punta. Por el contrario, a los viajeros², que agravan los picos y valles, se les cobra menos que a otros automovilistas con horarios más flexibles.³

El presente capítulo, sin embargo, no se ocupa directamente de la congestión y las muertes por tráfico como parte de los argumentos a favor de la privatización de los conductos de tráfico. Sólo se mencionan a modo de introducción. Nuestra carga actual consiste en superar las dificultades de la privatización de las carreteras, abordando las objeciones y los problemas de transición.

OBJECIONES

¿SIMILARIDAD?

La principal objeción a la privatización de las carreteras que consideraremos se articula en "Congested Roads" de Herbert Mohring. Este artículo es un ataque frontal a la idea de la privatización de las carreteras. Es algo más que curioso, ya que Mohring comienza con la afirmación de que no hay ninguna diferencia intrínseca real entre el transporte por carretera y prácticamente cualquier otra cosa:

Las teorías básicas de los economistas sobre el precio y el valor -las herramientas que utilizan para determinar las combinaciones óptimas de insumos y los niveles de producción de una presa, una fábrica de acero o un huerto de naranjas, o para asignar un valor a cualquiera de ellos- pueden, sin alteración fundamental, proporcionar los mismos servicios para las actividades de transporte.⁴

Y de nuevo:

Si se pueden utilizar las herramientas habituales de la microeconomía para comprender la oferta y la demanda de transporte, ¿no sería posible recurrir a los procesos de mercado -el método en el que nos basamos para suministrar la mayoría de los productos básicos- para prestar servicios de transporte?⁵

Incluso en lo que respecta a la congestión, hace una analogía entre los servicios de carretera y los prestados por los grandes almacenes y el cine:

La espera para ser atendido en unos grandes almacenes suele ser bastante más larga durante la semana anterior a la Navidad que a finales de enero. En cuanto a la calidad del producto, a medida que aumenta el número de personas que asisten a una función de cine, disminuyen las probabilidades de encontrar un asiento con una visión libre de la pantalla.

Y, por supuesto, en la conducción por vías urbanas, más congestión significa más tiempo y, para la mayoría, viajes menos agradables.⁶

Sin embargo, a pesar de lo que este autor sólo puede ver como semejanzas superficiales, las carreteras son para él muy diferentes de prácticamente todos los demás productos; en su opinión, estos últimos pueden ser suministrados por el mercado privado con ánimo de lucro, mientras que los primeros no. Una de las razones para ello es la siguiente:

Ni los compradores de widgets ni los vendedores de widgets⁷ ven nunca la parte de la curva de CVA que se inclina hacia atrás... porque la diferencia entre el SRMC y el CVA⁸ está incorporada al precio que pagan. No es el caso de los usuarios de la carretera: al decidir si hacer un viaje y cuándo hacerlo, la mayoría de los viajeros tienen en cuenta los costes que les impone la congestión. Pocos se preocupan por los costes que sus viajes imponen a los demás al ralentizarlos. El coste externo no reconocido o la "externalidad" de los desplazamientos obliga a veces a los usuarios de la carretera a entrar en la parte de retroceso del CVA.⁹

FRACASO DEL MERCADO

Esto es lo habitual en el análisis económico neoclásico tradicional, según el cual hay todo tipo de "fallos del mercado", y las "externalidades" son uno de ellos. Por el contrario, desde la perspectiva económica austriaca¹⁰ desde la que escribe el presente autor, no existen los fallos del mercado, y las "externalidades"¹¹ del tipo mencionado por Mohring no son más que un ejemplo de análisis ilógico.

La razón principal, en este caso, por la que la acusación de Mohring contra la libre empresa fracasa es que sencillamente no existe ninguna "externalidad". Más bien hay una "internalidad", que él no reconoce como tal. Los usuarios de la carretera, bajo los actuales acuerdos institucionales socialistas¹², no necesitan tener en cuenta el tiempo de espera extra que imponen a otros automovilistas porque no se les cobra un precio que incorpore esta imposición. Más bien, el precio al que se enfrentan es precisamente el mismo tanto en las horas de mayor uso de la carretera (por ejemplo, las horas punta) como en cualquier otro momento del día. Normalmente, este precio es cero. En el caso de los precios positivos, como en el caso de algunas autopistas de acceso limitado, túneles y puentes, sigue sin variar en absoluto en respuesta a la congestión.¹³

De hecho, Mohring se contradice en esta cuestión. Recordemos que dice que hay algo único en los servicios de carreteras, en comparación con todos los demás bienes, por ejemplo, los "widgets", de tal manera que los primeros son de alguna manera culpables de este fallo de mercado de las externalidades, en el que los automovilistas no tienen en cuenta los costes de tiempo que imponen a otros de su clase, mientras que este mal funcionamiento, de alguna manera, no tiene lugar en el segundo caso. Pero también consta que afirma: "La espera para ser atendido en unos grandes almacenes suele ser bastante más larga durante la semana anterior a la Navidad que a finales de enero".¹⁴ ¿Por qué? Es decir, ¿por qué el fallo de mercado de las externalidades, en el que los compradores no tienen en cuenta los costes de tiempo de los demás, no afecta también a los clientes de los grandes almacenes? La razón es sencilla. Los grandes almacenes son de propiedad privada.¹⁵ Por lo tanto, existe un incentivo económico para que sus propietarios actúen de forma racional, para que no sufran pérdidas y se vean obligados a quebrar. Según admite Mohring, así lo hacen; por ejemplo, cobran precios más altos "durante la semana anterior a la Navidad que a finales de enero". Así pues, los compradores de diciembre se dejan llevar por la "mano invisible" de Smith¹⁶ para tener en cuenta los deseos de los demás clientes y no imponer, o al menos reducir, la imposición que hacen de su escaso y valioso tiempo.

En resumen, no hay ninguna diferencia intrínseca en este sentido entre el tránsito por las carreteras o las calles, y cualquier otro bien (widget). Si cualquiera de ellos está en manos de la empresa privada, la fijación de precios gravitará hacia una situación en la que se tenga en cuenta el tiempo del cliente, además del dinero. Por el contrario, si cualquiera de los dos está en manos del gobierno, la fijación de precios no gravitará hacia una situación en la que se tenga en cuenta el tiempo del cliente, además del dinero. Entonces, verdaderamente, habrá un "fracaso". Pero será un fallo del gobierno, no del mercado. 17

PRECIOS

A continuación, Mohring se lanza a defender los argumentos a favor de la tarificación de los servicios de carreteras. Desgraciadamente, se basa en "una autoridad de carreteras benévola" como eje de su análisis.¹⁸ Pero si la escuela de pensamiento de la Elección Pública¹⁹ nos ha enseñado algo, éste es un escenario improbable en el mejor de los casos. También predice su análisis sobre la base de una información suficiente, sin preguntarse si es más probable que los mercados o las burocracias estatistas generen el conocimiento necesario. Sin embargo, si hemos aprendido algo del desorden del experimento soviético, es que los planificadores centrales no pueden confiar en nada parecido a evaluaciones precisas de la realidad económica.²⁰ En cambio, los empresarios se hunden o nadan en la calidad de la información que pueden generar. El proceso de depuración del mercado garantiza que los que tienen mejores conocimientos, *ceteris paribus*, superarán continuamente a los que tienen datos

inferiores y acabarán quebrando, con lo que se tiende a mejorar continuamente las cosas en este sentido. Ni que decir tiene que este es un fenómeno del que carece el funcionamiento gubernamental.

No cabe duda de que la tarificación gubernamental de los servicios de carretera sería más eficaz que su política actual de no cobrar nada. Ciertamente, la tarificación haría maravillas para aliviar la congestión del tráfico. Sin embargo, para los defensores de la privatización de las carreteras, esto constituye una cuestión controvertida. Dado que la propiedad gubernamental es un mal sin paliativos, ¿es un paso en la dirección correcta, o en la equivocada, hacer que este mal sea más eficiente, mediante la tarificación, en este caso? Ciertamente, ningún defensor de la filosofía de la libertad podría abogar por un campo de concentración nazi más eficiente, por ejemplo, que matara a más inocentes por cada dólar gastado. Es cierto que las carreteras gestionadas por el gobierno no son ni mucho menos equivalentes a un campo de concentración. Por otro lado, las carreteras estatistas sí constituyen algo más que una especie de mortuorio. Teniendo en cuenta que cada año mueren unas 40.000 personas en las carreteras de nuestro país, ¿cuánto de esto es atribuible a la propiedad del gobierno? Esto es muy difícil de discernir.

¿RESPONSABILIDAD DEL GOBIERNO?

Gabriel Roth afirma lo siguiente:

Las estadísticas recopiladas por la Asociación Internacional de Puentes, Túneles y Autopistas (IBTTA) muestran que la tasa de accidentes en las carreteras operadas por sus miembros es de 0,6 muertes por cada 100 millones de vehículos-milla, en comparación con 0,9 muertes por cada 100 millones de vehículos-milla en el sistema interestatal de Estados Unidos, uno de los sistemas de carreteras no comerciales más seguros del mundo.²¹

Si extrapoláramos esta cifra, llegaríamos a la conclusión de que la privatización reduciría las muertes por tráfico de aproximadamente 42.000 al año a dos tercios de esa cifra, es decir, a 28.000, una reducción de 14.000. En este cálculo, atribuimos a la propiedad gubernamental un tercio de todas esas muertes, o esas 14.000 al año. No son estadísticas de tipo nazi, pero están lejos de ser insignificantes.²² Sin embargo, Roth añade lo siguiente en su carta: "Nótese que las carreteras de la IBTTA son de peaje, no necesariamente de propiedad privada. Por tanto, atribuir a la propiedad gubernamental un tercio del número de muertos es una subestimación".

Tal vez una mejor manera de aproximar la culpabilidad del gobierno en este sentido sea utilizar la regla del "dos a uno". Es decir, hay una gran cantidad de pruebas que demuestran que la empresa privada es dos veces más eficaz que su homóloga estatal en la prestación de servicios como la recogida de basuras, la protección contra incendios, el reparto postal, etc.; por ejemplo, la sanidad privada podría eliminar dos veces más basura por dólar gastado que su homóloga pública.²³ Si utilizamos esta idea como base de nuestro cálculo para las muertes en carretera, podemos deducir que, con la privatización, sólo tendría que morir la mitad de personas, es decir, 20.000, y la otra mitad, o sea, 20.000, se salvaría. Es esta última cifra, y no sólo 14.000, la que se sacrifica debido a la negligencia gubernamental en este cálculo.

Pero esta literatura del "dos a uno" subestima la eficiencia de la empresa privada sobre la pública de dos maneras distintas; una, no tiene plenamente en cuenta que los servicios son a menudo simplemente "contratados" por el gobierno a las llamadas empresas "privadas". Es decir, estas empresas no son en absoluto miembros autónomos en regla del mercado. Más bien, han obtenido contratos amañados por el gobierno, con toda la ineficiencia que ello

implica. Supongamos, cuando este fenómeno se incorpora al análisis, que la regla pasa de "dos a uno" a "tres a uno". Si es así, entonces el mercado puro no es el doble de eficiente que el Estado, sino el triple. Si es así, el número de muertos por año de 40.000 se reduciría no a 20.000, sino a 10.000, con un ahorro de 30.000 vidas. Pero incluso esta cifra es probablemente una subestimación de la verdadera magnitud de la propiedad y la gestión públicas de las carreteras, ya que esta literatura, además, sólo tiene en cuenta imperfectamente la calidad del servicio. Posiblemente, cuando incorporemos plenamente este fenómeno a nuestros cálculos, la regla general adecuada sería que los mercados son cuatro veces más eficientes que los burócratas. Entonces, el número de personas sacrificadas en nuestras carreteras sería de 8.000 al año, con un ahorro de 32.000 vidas.²⁴

Si es así, esto pone en duda el objetivo de promover una mayor eficiencia gubernamental en las carreteras, incluso bajo el supuesto de que nuestro único objetivo fuera el utilitario de reducir las muertes. Sí, si se empezara a poner precio a la carga máxima y a participar en otras actividades de cuasi mercado, podría haber una disminución marginal del número de muertos. Pero esto se produciría inevitablemente a costa de aplazar el día de la privatización completa. No existe una tasa de preferencia temporal "social" que nos permita comparar sin ambigüedad el valor actualizado de un pequeño número de vidas salvadas, a corto plazo, con una empresa pública más eficiente, frente a un mayor número de personas salvadas, más adelante, con una privatización total, por lo que cualquier cálculo exacto debe seguir siendo especulativo. Sin embargo, esto constituye al menos un argumento razonable en contra de asumir alegremente que el objetivo de la política social debe ser necesariamente mejorar marginalmente el funcionamiento de las carreteras estatales.

Además de las preocupaciones utilitarias, existe una cuestión de simple justicia. El gobierno simplemente no tiene que nacionalizar una industria que durante muchos años fue gestionada bajo auspicios privados. Esto huele a las prácticas de nacionalización del difunto y lamentado "imperio del mal" de la Unión Soviética. Para colmo de males, el Estado gestiona las autopistas de forma coercitiva. Con sus impuestos obligatorios sobre la gasolina, obliga a los ciudadanos a pagar por el uso de las carreteras, lo deseen o no. Con sus poderes de dominio eminente, se apodera de la propiedad privada de sus legítimos propietarios.

DOMINIO EMINENTE

Mohring afirma: "Reunir los derechos de paso para... las carreteras sería prohibitivamente caro a menos que se pudiera inducir al Estado a utilizar sus poderes de dominio eminente en su favor".²⁵ Esta postura presenta varias dificultades. En primer lugar, el Estado no necesita ser "inducido" a hacer tal cosa. Más bien, esta es la esencia misma del gobierno, apoderarse de lo que no le pertenece. La historia del Estado es la historia de ese robo.²⁶

En segundo lugar, esto revela un nivel de falta de sofisticación económica que es bastante sorprendente, ya que emana de un profesor en ese campo. Porque, sin duda, los verdaderos costes son más altos, mucho más altos, cuando el gobierno se apodera de la propiedad que cuando la compra; los costes sólo están ocultos en el primer caso. Supongamos que un determinado hombre vende su tierra sólo por 100.000 dólares. Llega el gobierno y se lo expropia, dándole 10.000 dólares por él, la cifra que los burócratas computan como "valor justo de mercado". Mohring, el "coste" de este terreno es sólo los 10.000 dólares en gastos de bolsillo para el Estado. Pero el verdadero coste, el coste alternativo, es la cifra mucho más alta de 100.000 dólares.

¿Pero qué hay de la posible objeción de que este propietario "realmente" valora sus posesiones en, digamos, 50.000 dólares, y está "subiendo" su precio ya que alguien quiere comprarlo para una carretera, y él puede actuar como el "retenedor"? Aunque esto sea cierto,

los cálculos de Mohring siguen siendo erróneos, aunque no tanto. En este escenario, Mohring sigue contabilizando los costes de esta parte del montaje de la carretera en 10.000 dólares, mientras que, por estipulación, la cifra real es cinco veces mayor (no diez veces, como en el escenario anterior). Esto sigue siendo una subestimación enorme. Pero hay una réplica más seria a esta objeción: esas cifras están necesariamente ocultas a los observadores externos. La única persona que conoce estos costes es el propio propietario. El gobierno, Mohring, el presente autor, ninguno de nosotros conoce el coste alternativo o de oportunidad de este terreno aparte de su propietario. Todas estas cifras son inventadas, sólo sirven para ilustrar. No hay ninguna justificación para decir que el dueño de la propiedad está actuando el papel de "holdout". Todo lo que sabemos los observadores externos, todo lo que podemos saber, es que exige, digamos, 100.000 dólares por su terreno en el momento actual. No podemos saber que realmente vendería su terreno por 50.000 dólares, o 10.000 dólares, o cualquier otra cifra, y que sólo está "subiendo" su precio a niveles "irreales" para "aprovechar" la desesperación de la demanda.

LA COMPETENCIA PERFECTA

La siguiente dificultad en la que se enreda Mohring es que sostiene que las carreteras no pueden ser privatizadas porque no cumplen las muy estrictas e irrelevantes condiciones de la llamada competencia "perfecta": "Las autopistas son tan grandes y tienen tanta capacidad que, al vender sus servicios, los propietarios privados no estarían sujetos a los tipos de presiones de mercado que las empresas experimentan en los mercados competitivos de los textos económicos."²⁷

Y de nuevo:

En los mercados que pueblan los textos de economía, la mano invisible de Adam Smith maximiza los beneficios sociales sin la intervención del gobierno. ¿Las numerosas virtudes de emular a los mercados competitivos de los libros de texto en la fijación de precios y el desarrollo de carreteras harían deseable entregar las funciones de la Administración Federal de Carreteras y los departamentos estatales de transporte a la libre empresa? Lamentablemente, antes de que esa medida sea óptima, hay que resolver los problemas derivados de las diferencias entre la tecnología de las carreteras y la que justifica el *laissez faire* en el trato con las empresas que pueblan los mercados competitivos de manual.²⁸

Hay tantos errores en esta afirmación que es difícil saber por dónde empezar a refutarla. Empezar con una *reductio ad absurdum* podría no ser una mala manera de abordar esta afirmación. La "competencia perfecta" requiere, entre otras cosas, que los bienes o servicios sean completamente homogéneos, que haya miles (o millones, según el economista neoclásico que lo exponga) de compradores y vendedores, que haya una información total y completa sobre todos los aspectos del bien en todas las partes, que no haya costes de transacción, que los beneficios sean nulos, que haya equilibrio, etc. Decir que ninguna industria del mundo real puede cumplir estas estrictas condiciones es quedarse corto. Pero esa es precisamente la cuestión. Si Mohring aplicara su requisito, no habría, podría haber, ninguna industria privada. Hasta la última actividad económica conocida por el hombre sería propiedad y estaría dirigida por el gobierno (por ejemplo, el sistema soviético) o sería "propiedad" privada²⁹ pero gestionada o controlada por él (por ejemplo, el sistema fascista).

La cuestión es que la "competencia perfecta" es un escenario totalmente inventado, que no tiene nada que ver con el mundo real; es utilizado por los economistas de la corriente principal,

como Mohring, como un palo con el que golpear a las empresas de la vida real. La competencia perfecta funciona en economía como lo harían los desvaríos de un loco de la criminología que insistiera en que mataría (o al menos consideraría ilegítimas) a todas las personas que no midieran dos metros y no pesaran menos de cien libras.

En contraste con este concepto ersatz está el concepto austriaco de competencia real, la competencia rival. En este caso, no es necesario que todo el mundo lo sepa, ni que todos los productos sean homogéneos,³⁰ que haya un número indefinidamente grande de compradores y vendedores tal que ninguno de ellos pueda tener ningún efecto sobre el precio,³¹ etc. Todo lo que se requiere es que no haya leyes que penalicen la entrada en una industria. Entonces, puede haber competencia rival. El austriaco no es un "contador de narices". El mero hecho de tener un gran número de empresas, o su ausencia, no asegura ni impide la competencia en este sentido.

Microsoft no es un monopolio,³² ni tampoco lo fue IBM antes, a pesar de que cada una de ellas representaba una gran parte del mercado de los ordenadores en sus respectivas épocas. Esto se debe a que la entrada es legal; cualquiera puede crear un negocio de ordenadores cuando lo desee. En el sector del taxi tampoco hay nada parecido a la competencia, a pesar de que, en cualquier gran ciudad, hay literalmente decenas de miles de empresas en este sector. Esto se debe a que la ley impide la entrada.

Tampoco podemos aceptar la idea de que las meras consideraciones tecnológicas pueden "justificar el laissez-faire" o no hacerlo. Estar de acuerdo con esta premisa es ignorar la distinción normativa-positiva. Las únicas consideraciones que pueden justificar el laissez-faire o no hacerlo son las relativas a los derechos, o a la ontología.

LA PLANIFICACIÓN CENTRALIZADA

Más arriba, cuando discutimos los puntos de vista de Mohring sobre el dominio eminente, tuvimos ocasión de comentar su sorprendente falta de sofisticación, para un economista, en esta cuestión. Esto puede deberse a que, a pesar de su título de postgrado y sus afiliaciones profesionales, es más un "planificador del transporte"³³ que un científico lúgubre. Su artículo denota casi la ignorancia incluso de la posibilidad de que la industria de las carreteras pueda ser privatizada. Considera la cuestión de la provisión de carreteras únicamente como un planificador del transporte, equivalente a la forma en que un planificador central soviético veía toda la economía.

Este autor dedica mucho tiempo y esfuerzo a esta cuestión. Una de sus conclusiones es que:

Como sugiere la figura 1, el efecto directo de la congestión en los peajes habría hecho que el usuario medio de la carretera estuviera peor. Casi todos habrían pagado más por los viajes que siguieron haciendo y habrían dejado de hacer algunos viajes que antes les reportaban beneficios netos. Aunque todos los viajeros se habrían beneficiado de viajes más rápidos, el pago de peajes habría superado el valor de este ahorro de tiempo para la mayoría. Sólo dos pequeños grupos habrían obtenido beneficios netos de la tarificación de la congestión, independientemente del uso que se hiciera de los ingresos. Se trata de los usuarios actuales del transporte masivo y de los viajeros con ingresos muy elevados en automóvil. El peaje habría inducido a algunos viajeros a desviarse del automóvil al autobús. . . . En las carreteras más congestionadas, para los usuarios de automóviles con ingresos superiores a unos 80.000 dólares al año, el ahorro de tiempo de viaje habría superado los costes del peaje. En las carreteras menos congestionadas, sólo los viajeros con ingresos de más de seis cifras habrían obtenido beneficios netos.³⁴

La clara implicación de esto es que sería imprudente, ineficiente y contraproducente cobrar un precio por el uso de las carreteras.³⁵ Pero tomemos un momento para que prevalezca el sentido común. Si a los propietarios privados se les prohíbe legalmente cobrar un precio por el uso de su propiedad, esto supondría la muerte de cualquier esfuerzo de privatización. A efectos prácticos, nos quedaríamos con los acuerdos institucionales actuales, que, además de presentar un tráfico de parachoques a parachoques, también constituyen una carnicería para los automovilistas. Otra dificultad del marco analítico de Mohring es que "demuestra" demasiado. Si es impropio que los propietarios de calles y carreteras cobren precios, y si los grandes almacenes³⁶ se asemejan a las carreteras en términos de congestión y demandas de carga máxima para sus servicios, según admite el propio Mohring, entonces la implicación lógica es que estos servicios tampoco deberían aplicar precios.³⁷ Pero aún más: todos, o al menos prácticamente todos, los bienes y servicios son cíclicos en este sentido. Es decir, nadie compra mucho de nada, por lo general, en cualquier día de la semana entre las 2:00 y las 5:00 de la mañana, o el día de Navidad. Los precios de congestión, entonces, serían impropios para casi todo, bajo esta línea de "razonamiento". Pero sólo hay una institución que no necesita cobrar precios por sus productos, ya que puede financiarlos mediante la compulsión (por ejemplo, los impuestos), y esa, por supuesto, es el gobierno. El análisis de Mohring, por lo tanto, si "sugiere" algo, conduce directamente a la soviétización de (prácticamente) toda la economía, algo de lo que el mundo civilizado ha estado intentando escapar durante todos estos años, y algo que, desde al menos la caída del "imperio del mal" en 1989, uno habría pensado que todos los académicos evitarían. No es así, al parecer, para Mohring.

¿ALGUNOS PROBLEMAS?

Mohring concluye con una letanía de problemas que socavan los argumentos a favor de la privatización de las carreteras. Comienza, una vez más, con un pie falaz:

El aumento de la congestión que acompaña al aumento de los viajes en una carretera determinada es la contrapartida del transporte al aumento del coste marginal a corto plazo de los widgets que acompaña al aumento de la producción de una fábrica de widgets determinada. Ambos aumentos son el resultado de un uso más intensivo del equipo de capital duradero: la ley de los rendimientos decrecientes en funcionamiento.³⁸

Nada más lejos de la realidad. El aumento de los costes marginales no tiene nada que ver con la congestión. El primero es un fenómeno de rendimientos decrecientes de un factor fijo; el segundo se debe a una demanda variable y/o a unos precios fijados por debajo de los niveles de equilibrio. En el caso de las carreteras, los precios son fijados por el gobierno muy por debajo de los que prevalecerían en la economía de rotación uniforme de la libre empresa; de hecho, ¡son cero! No es de extrañar que con precios tan bajos, o incluso inexistentes, la demanda supere en más de una ocasión a la oferta.

Una vez más, Mohring repite su idea engañosa de que "los viajeros suelen tener en cuenta la congestión que encontrarán, pero no la congestión que causarán".³⁹ Esto es cierto, pero sólo en ausencia de precios de mercado, que, en palabras de Adam Smith, llevan a los automovilistas "como por una mano invisible" a tener en cuenta este último fenómeno.

¿Cuáles son las dificultades específicas que Mohring ve en la privatización de las carreteras? Son las siguientes:

1. Indivisibilidades y economías de escala.

No se puede negar que existen indivisibilidades y economías de escala en el suministro de carreteras. Pero lo mismo ocurre con la fabricación y el suministro de prácticamente todos los demás bienes y servicios, aparte, claro está, de los que satisfacen los estrictos requisitos de la competencia perfecta, un conjunto nulo. En otras palabras, las indivisibilidades y las economías de escala sirven no sólo como una barrera insuperable, para Mohring, para la privatización de las carreteras, sino también, si es lógicamente coherente, que no lo es, para todo lo demás bajo el sol también.

Dice nuestro autor: "Por lo general, no se podía confiar en que los empresarios de la carretera no regulados fijaran los precios del coste marginal".⁴⁰ La réplica obvia a esto es que tampoco se podía confiar en que nadie más lo hiciera (aparte de las empresas imaginarias en el país de nunca jamás de la competencia perfecta).

Tal vez de forma involuntaria, Mohring aporta pruebas de que la explotación de carreteras por parte de empresas privadas es muy sólida. Afirma que

la Compañía de Transporte Privado de California (CPTC) construyó una autopista en la franja central de la muy transitada Ruta Estatal 91 (SR 91) que conecta los condados de Orange y Riverside en el sur de California. Por temor a los excesos monopolísticos, el Departamento de Transporte de California (CalTrans) puso condiciones al derecho de construir la SR 91. Exigió peajes más bajos -inicialmente cero- para los vehículos con más de dos pasajeros y limitó la tasa de rendimiento que podía obtener la CPTC.⁴¹

El hecho de que una empresa privada, CPTC en este caso, pudiera siquiera contemplar la posibilidad de seguir operando bajo estas condiciones tan onerosas es un amplio testimonio de su capacidad. En el mejor de los casos, es difícil para los empresarios competir con el gobierno, ya que este último puede dar su producto de forma gratuita y financiar sus pérdidas con los ingresos fiscales, mientras que esta opción no está abierta para el primero. ¿Se imaginan que hubiera restaurantes públicos en los que se pudiera comer gratis y que los proveedores privados pudieran obtener beneficios? Seguramente esto constituiría una prueba contundente de la viabilidad de lo primero, y de la ausencia de lo segundo.

Otra dificultad con la presentación de Mohring es que apoya la noción de que CalTrans "temía los excesos monopolísticos". ¿Qué es esto sino la ida de olla, cuando la primera, pero no la segunda, es de ese color? Si hay algún "monopolio" en este escenario, seguramente es CalTrans, no CPTC. Es CalTrans, no CPTC, quien puede perdurar en el negocio aunque sea rechazado, totalmente, por los consumidores. Es CalTrans, y no CPTC, quien puede obligar a los viajeros a financiarlo mediante impuestos. Es CalTrans, no CPTC, la que está impedida de quebrar, por muy mal que haga su trabajo. Es CalTrans, no el CPTC, el que puede gestionar sus carreteras para que la gente muera como moscas en sus instalaciones, sin ninguna repercusión financiera necesaria. Si hay algún "monopolio" de la pieza, seguro que es CalTrans, no CPTC.

2. Adquisición de derechos de paso para carreteras privadas

Afirma Mohring: "para que los empresarios de la carretera obtengan derechos de paso a un coste menos que abrumador, es imprescindible la actuación del Estado".⁴²

Sin embargo, ya hemos visto que el dominio eminente no es tan barato como la acción privada para reunir un paquete de terrenos, sino que es mejor para camuflar los costes.

Cuando el gobierno se apropia de un derecho de paso a un precio artificialmente bajo, el verdadero coste no se limita a este gasto de bolsillo, sino que incluye, además, el coste alternativo o de oportunidad que sufre el propietario, que es una cuestión intrínsecamente subjetiva.

3. Ingresos de peaje suficientes

Mohring se pregunta: "¿Cómo podemos saber si los ingresos por peaje serían lo suficientemente grandes como para justificar la ampliación de la carretera con financiación pública o privada?"⁴³

Se podría pensar que, para él, la cuestión de si un bien o servicio puede ser proporcionado por los mercados depende de sus costes. Pero aquí nos encontraríamos con un problema: si los costes son mayores que los beneficios,⁴⁴ ¿significa eso que el Estado o la empresa privada deben acometerlos? "Ninguno de los dos" parecería ser la respuesta adecuada, pero no parece haber espacio para su respuesta en su léxico. Alternativamente, supongamos que los beneficios son mayores que los costes. Una vez más, somos como un barco sin timón a la hora de determinar si esto significa que el bien en cuestión debe ser nacionalizado por el gobierno o producido por empresas con ánimo de lucro.

Si los ingresos no son lo suficientemente grandes como para superar los costes, entonces la cuestión no es si deben ser los gobiernos o los mercados los que produzcan el bien o servicio en cuestión. Más bien, desde la perspectiva de la promoción del bienestar del consumidor, nadie debería hacerlo. Tomemos un ejemplo del mundo real de un caso en el que los costes siempre superan los ingresos: hamburguesas de rata, pasteles de barro y agua sucia. En este caso, los costes de montar una fábrica para producir estos artículos, de contratar la mano de obra necesaria y de hacer la suficiente publicidad, siempre superarán los ingresos obtenidos, ya que no habrá clientes para ellos a ningún precio positivo. ¿Debe entonces el Estado suministrarlos? Preguntar esto es responderlo.

4. Equidad y tarificación

Mohring se anuncia como "partidario desde hace mucho tiempo de las becas de carretera en horas punta para los pobres" por motivos de equidad,⁴⁵ ya que piensa que en general "la tarificación de la congestión sería, de hecho, regresiva".⁴⁶ Pero el pan y el cine también son regresivos. Sin duda, los pobres gastan una mayor proporción de sus ingresos en estos artículos que los ricos. La clara implicación, aquí, es que o bien no debería cobrarse por estos artículos, por ejemplo, todo el mundo debería tener todo el pan y las películas que necesita "gratis", o bien, si hay que ponerles precio, los pobres deberían recibir una subvención para ayudarles con estas compras.

Pero el pan y las películas que disfrutan los empobrecidos en un país relativamente libre⁴⁷ como Estados Unidos son la envidia, no sólo de los que se encuentran en los deciles más bajos de la distribución de la renta en la mayoría de las demás naciones, sino incluso de sus clases medias. Por lo tanto, la implicación es que si se quiere ayudar a los pobres, la mejor manera de llevar a cabo esta tarea no es socavar el sistema capitalista con subsidios gubernamentales, sino confiar en la libre empresa para ayudar a los pobres, como siempre y en todas partes se ha hecho.

Por razones similares, cuando se reducen los aranceles como paso hacia una sociedad económicamente más libre, es incompatible con esta iniciativa conceder fondos para el reciclaje de los empleados superfluos que ya no trabajan en sus campos de ventaja comparati-

-va, o conceder subvenciones a las empresas. La inversión, ya sea en capital físico o humano, trae consigo recompensas cuando se hace correctamente, por ejemplo, en interés de los consumidores. Cuando se produce una mala asignación de cualquiera de estos tipos de recursos, la ética del libre mercado implica que los responsables asuman los costes, y no puedan trasladarlos al público en general mediante impuestos y subvenciones adicionales o "becas".

Estas subvenciones o "becas" tienen que salir de algún sitio; presumiblemente, se basarán en gravámenes fiscales coercitivos. Mohring está registrado como castigador de los "barones ladrones", los propietarios de ferrocarriles que se beneficiaron de los poderes de dominio eminente del siglo XIX.⁴⁸ Pero al abogar por las subvenciones o "becas" para los pobres que tendrán que pagar más por el uso de las carreteras con la tarificación, él mismo está asumiendo el papel de "barón ladrón".

1 Véase <http://www.tripnet.org/CensusDataCongestionJun2002.PDF>.

2 Normalmente, en los puentes y túneles, los precios son más bajos si se adquiere un billete mensual de unos veintidós viajes. ¿Pero quién es más probable que haga tantos viajes al centro de la ciudad cada mes? Obviamente, los viajeros. Así pues, la tarificación de la carga en horas punta que practica el aparato del Estado agrava el problema en lugar de aliviarlo.

3 Tampoco debemos olvidar el hecho de que esta soviétización de nuestro sistema de transporte que conduce a la congestión del tráfico también promueve la "furia de la carretera", otra nueva adición a nuestro léxico, y por lo tanto también aumenta las muertes de tráfico.

4 Herbert Mohring, "Congested Roads: An Economic Analysis with Twin Cities' Illustrations", en Gabriel Roth, ed., *Street Smart: Competition, Entrepreneurship and the future of Roads* (New Brunswick, N.J.: Transactions Publishers, 2006), p. 142.

5 *Ibidem*.

6 *Ibidem*, p. 143.

7 Esta es la palabra de Mohring para casi todos los bienes que no son servicios de carretera.

8 Estas curvas están representadas en la figura 1 de Mohring, que se ve empañada por el hecho de que el AVC y el SRMC no se cruzan en el punto inferior de la primera.

9 Mohring, "Congested Roads", p. 145.

10 Murray N. Rothbard, "The Present State of Austrian Economics", Documento de trabajo del Instituto Ludwig von Mises (noviembre). Reimpreso en *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing, 1997), pp. 111-72; reimpreso en *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 6, no. 1 (marzo de 1995): 43-89; *idem*, "Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics", en *The Logic of Action: Method, Money and the Austrian School I*; Ludwig von Mises, *Human Action*, 3ª ed. (Chicago: Regnery, 1966).

11 Técnicamente hablando, las "externalidades" son costes (o beneficios, que aquí ignoramos) para terceros basados en operaciones en el mercado. Se dividen en dos categorías: físicas, por un lado, y no físicas o pecuniarias, por otro. Para el austriaco, una externalidad negativa física como la contaminación por humo no es tal, sino que se trata de una intrusión de partículas de humo en los pulmones, el césped y otras propiedades de terceros. La razón por la que esto ocurre no tiene nada que ver con un "fallo del mercado". Más bien, es el fracaso del gobierno en la defensa de los derechos de propiedad privada. En cuanto a lo no físico o pecuniario, como cuando A abre una tienda frente a B y le quita algunos de sus clientes, tampoco es un "fallo" del mercado, sino un caso paradigmático del funcionamiento del libre mercado y la competencia.

12 Walter Block, "Road Socialism", *International Journal of Value-Based Management* 9 (1996): 195-207.

13 De hecho, como hemos visto (texto que acompaña a la nota 2, más arriba), existe una perversidad en la fijación de precios, en la medida en que las personas que utilizan las carreteras durante los momentos de mayor demanda pagan en realidad menos; así, el gobierno les anima, y no el mercado, a ignorar los costes de tiempo que imponen a los demás.

14 Mohring, "Congested Roads", p. 146.

15 Al menos en este lado de las tiendas de la G.U.M. de la difunta y no lamentada U.S.S.R.

16 Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* (Nueva York: Modern Library, [1776] 1965).

17 En el tratamiento que hace Mohring del equilibrio entre las carreteras arteriales y las vías rápidas (p. 146), habla de que los automovilistas de cada una "imponen costes" (ilustrados en su figura 2). Se trata de la misma falacia, bajo otro disfraz. No hay más "externalidad" en ese caso que en el que nos ocupa. Ambas provienen de la privatización incompleta de lo que podría ser una propiedad totalmente privada en una sociedad libre.

18 *Ibid*.

19 Charles W. Baird, "James Buchanan and the Austrians: The Common Ground", *Cato Journal* 9, n° 1 (primavera/verano, 1989): 201-30; James D. Gwartney Richard E. Wagner, eds., *Public Choice and Constitutional Economics* (Londres: JAI Press, 1988); James M. Buchanan, "Public Choice and Public Finance", *What Should Economists Do?* (Indianápolis: Liberty Press, 1979); James M. Buchanan y Gordon Tullock, *The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy* (Ann Arbor: University of Michigan, 1971). Para una crítica de Public Choice, aunque no por estos motivos, véase Walter Block y Thomas J. DiLorenzo, "Is Voluntary Government Possible? A Critique of Constitutional Economics", *Journal of Institutional and Theoretical Economics* 156, no. 4 (diciembre de 2001): 567-82; *idem*, "The Calculus of Consent Revisited", *Public Finance and Management* 1, no. 3 (2001): 37-56; Murray N. Rothbard, "Public Choice: A Misshapen Tool", *Liberty* (1989): 20-21; *idem*, "Buchanan and Tullock's The Calculus of Consent", en *The Logic of Action Two: Applications and Criticism from the Austrian School* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing, 1997), pp. 269-74.

20 Ludwig von Mises, *Socialism* (Indianapolis, Ind.: LibertyPress/Liberty/Classics, 1981); Hans-Hermann Hoppe, *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics* (Boston: Dordrecht, 1989); Peter J. Boettke, *Why Perestroika Failed: The Politics and Economics of Socialist Transformation* (Nueva York: Routledge, 1993); Hans-Hermann Hoppe, "Socialism: ¿Un problema de propiedad o de conocimiento?" *Review of Austrian Economics* 9, n° 1 (1996): 147-54.

21 Comunicación privada con el autor en diciembre de 2002.

22 Para poner esto en contexto, menos de 3.000 personas fueron asesinadas en la tragedia del World Trade Center del 11 de septiembre de 2001.

23 Véase al respecto Roger Ahlbrandt, "Efficiency in the Provision of Fire Services", *Public Choice* 16 (otoño de 1973): 1-15; James T. Bennett y Manuel H. Johnson, "Tax Reduction Without Sacrifice: Private Sector Production of Public Services", *Public Finance Quarterly* 8, no. 4 (octubre de 1980): 363-96; Roger D. Blair, Paul B. Ginsberg y Ronald J. Vogel, "Blue Cross-Blue Shield Administration Costs: A Study of Non-Profit Health Insurers", *Economic Inquiry* 13 (junio de 1975): 237-51; Thomas E. Borcherding, *Budgets and Bureaucrats: The Sources of Government Growth* (Durham, NC: Duke University Press, 1977); Kenneth W. Clarkson, "Some Implications of Property Rights in Hospital Management", *Journal of Law & Economics* 15, n° 2 (octubre de 1972): 363-84; W. Mark Crain y Asghar Zardkoobi, "A Test of the Property Rights Theory of the Firm: Water Utilities in the United States", *Journal of Law & Economics* 21, no. 2 (octubre de 1978): 395-08; David G. Davies, "The Efficiency of Public Versus Private Firms: The Case of Australia's Two Airlines", *Journal of Law & Economics* 14, n° 1 (abril de 1971): 149-65; *ibidem*, "Property Rights and Economic Efficiency-The Australian Airlines Revisited", *Journal of Law & Economics* 20, no. 1 (abril de 1977): 223-26; H.E. Frech, "The Property Rights Theory of the Firm: Empirical Results from a Natural Experiment", *Journal of Political Economy* 84, n° 1 (febrero de 1976): 143-52; Cottom M. Lindsay, "A Theory of Government Enterprise". *Journal of Political Economy* 84 (octubre de 1976): 1061-77. Debo estas citas a Randy Holcombe.

24 Incluso esto es probable que sea una gran subestimación, y por dos razones. En primer lugar, no tiene en cuenta el hecho de que, en muchos casos, estos trabajadores llamados "privados" están sindicados. En una sociedad totalmente libre, no habría instituciones de este tipo. Véase Walter Block, "Labor Relations, Unions and Collective Bargaining: A Political Economic Analysis", *Journal of Social Political and Economic Studies* 16, no. 4 (invierno de 1991): 477-507.

En segundo lugar, ¿era la Unión Soviética una cuarta parte de eficiente que la estadounidense (esto es lo que implica el análisis del texto, si asumimos que la primera tenía cero privatizaciones y la segunda el 100%, una sobreestimación obvia)? Paul A. Samuelson (*Economics*, 5th ed. [Nueva York: McGraw Hill, 1961], p. 830), describe una convergencia entre las economías de EE.UU. y de la URSS. Afirma (*Economics*, 12th ed. [Nueva York: McGraw Hill, 1985], p. 837) que entre 1928 y 1983, la tasa de crecimiento de la Unión Soviética fue de un notable 4. Mark Skousen (*The Making of Modern Economics* [Nueva York: M.E. Sharpe, 2001], p. 416; y "The Perseverance of Paul Samuelson's Economics", *Journal of Economic Perspectives* 11, n° 2 [primavera de 1997]: 137-52) desmiente adecuadamente estas escandalosas afirmaciones. Hay retiros para todo tipo de cosas: tostadoras, coches, neumáticos; ¿por qué ninguno para economistas ganadores del Premio Nobel como Samuelson, que ha engañado a toda una generación de estudiantes de economía?

25 Mohring, "Congested Roads", p. 147.

26 ¿Es esta una caracterización demasiado dura del dominio eminente? La verdad es que no. Despojado de su imprimería legal, no hay ninguna diferencia real entre obligar a una persona a "vender" su tierra a un precio que no está dispuesta a aceptar, por un lado, y el robo descarado, por otro. Supongamos que un delincuente me apunta con una pistola y me exige la cartera. Mientras cumplo su deseo, me opongo, alegando que me está robando. Como ladrón filosófico, está dispuesto a intercambiar palabras conmigo. "Robo", dice, "ni un poco. Nunca digas que te estoy robando. Al contrario, te ofrezco el siguiente "pago" por tu cartera". A continuación, me entrega un clip, o una goma, o un trozo de papel de seda o un trozo de chicle usado. Al hacerlo, convierte lo que de otro modo constituiría un auténtico robo en un comercio forzoso, o dominio eminente. (En Canadá, este acto se denomina más exactamente "expropiación"). Sin embargo, ¿hay alguna diferencia real en lo que a mí respecta en los dos escenarios, uno en el que me roba la cartera, directamente, y el otro en el que me da algo que vale menos que mi posesión? No la hay.

27 Mohring, "Congested Roads", p. 147. 28Ibid., p. 158.

29 Es decir, sólo de nombre.

30 En realidad, esto equivale a exigir que haya un solo producto. Si hay más de esta cantidad, entonces, necesariamente, no pueden ser todos homogéneos. Pero si es así, entonces la competencia perfecta está, en esa medida, viciada, ya que debe haber necesariamente una dilución en el número de compradores y vendedores del mismo.

31 También esta exigencia es ilógica, ya que viola las reglas de las matemáticas. Es imposible que ningún comprador o vendedor tenga un efecto exactamente nulo sobre el precio y, sin embargo, todos ellos, juntos, lo tengan. Un millón de veces cero sigue siendo cero, a pesar de los esfuerzos de los economistas convencionales por defender la conclusión contraria.

32 William Anderson, Walter Block, Thomas J. DiLorenzo, Ilana Mercer, Leon Snyman y Christopher Westley, "The Microsoft Corporation in Collision with Antitrust Law", *Journal of Social, Political and Economic Studies* 26, no. 1 (invierno, 2001): 287-302.

33 Mohring, "Congested Roads", p. 148; habla de sus "programas informáticos de planificación del transporte" (p. 11).

34 Mohring, "Congested Roads", p. 154.

35 Si esto fuera realmente cierto, la empresa privada daría estos servicios de forma gratuita, como líderes de pérdidas o como parte de un paquete más amplio, de la misma forma que Disneylandia da uso "gratuito" de sus vías a los peatones, como los centros comerciales hacen lo mismo para los compradores en sus calles interiores, y de hecho, para sus calles exteriores y a menudo, las plazas de aparcamiento.

36 Otros negocios marcados por una gran ciclicidad son los cines, los restaurantes, el fútbol (Super Bowls), el béisbol (las Series Mundiales), los hoteles, el transporte aéreo, los cruceros, etc.

37 Mohring, "Congested Roads", p. 143. 38Ibid., p. 157.

39 Ibidem.

40 Ibidem, p. 159.

41 Ibidem, p. 162.

42 Ibid.

43 Ibidem, p. 163.

44 Estipulamos que estos pueden ser términos significativos a pesar de su subjetividad inherente. Véase al respecto William Barnett II, "Subjective Cost Revisited", *Review of Austrian Economics* 3 (1989): 137-78; James M. Buchanan y G.F. Thirlby, *L.S.E. Essays on Cost* (Nueva York: New York University Press, 1981); James M. Buchanan, *Cost and Choice: An Inquiry into Economic Theory* (Chicago: Markham, 1969); Thomas J. DiLorenzo, "The Subjectivist Roots of James Buchanan's Economics", *Review of Austrian Economics* 4 (1990) 180-95; Mises, *Human Action*; Murray N. Rothbard, *Man, Economy, and State*, 2 vols. (Auburn, Ala.: Ludwig von Mises Institute, 1993); ídem, "Buchanan and Tullock's The Calculus of Consent".

45 Mohring, "Congested Roads", p. 165.

46 Ídem, p. 164.

47 James Gwartney, Robert Lawson y Walter Block, *Economic Freedom of the World, 1975-1995* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1996).

48 Mohring, "Congested Roads", p. 162.

CAPÍTULO 20

Ayuda y la instigación al Socialismo Vial: El caso de Robert Poole y la Fundación Reason¹

En este capítulo damos por sentado que la propiedad y el control de las carreteras por parte del gobierno es injustificado, debido a que se basa en la coerción (los ingresos fiscales en los que se basa son obligatorios), y mata innecesariamente a miles de personas (por encima del número mucho menor que probablemente moriría con la privatización²). Teniendo en cuenta estas premisas, ¿cuál es la actitud adecuada del libertario hacia los responsables directos de este plan irresponsable, travieso e incluso asesino?

Plantear esta pregunta es prácticamente responderla. No es por ser demasiado preciso, pero los responsables de la perpetración del socialismo de carretera son culpables de la muerte de decenas de miles de personas sólo en Estados Unidos.³ Siendo este el caso, y combinando esa idea con las teorías libertarias del castigo, está claro que los culpables pagarían por sus crímenes⁴ en una sociedad totalmente libertaria. Los juicios de Nuremberg serían el modelo que se seguiría en esos procesos. Como en el caso de los nazis,⁵ no prescribiría el asesinato.⁶ Tampoco nos apartaríamos de la jurisprudencia *ex post facto*. El derecho libertario es intemporal. El asesinato injustificado es una violación de la jurisprudencia adecuada tanto para el hombre moderno como para el antiguo cavernícola, y como lo será para el futuro hombre del espacio. Además, cuanto antes se difunda este mensaje, mejor será la reducción de la "inhumanidad del hombre hacia el hombre".

Todo esto es bastante sencillo, al menos en el ámbito libertario. Tal vez una pregunta más interesante sea la de qué se puede decir, no de los verdaderos gestores de las calles y vías públicas, sino de los ciudadanos privados que los ayudan y los instigan. Hay muchos, por desgracia. De momento, nos centraremos en uno de ellos, la Reason Foundation y su Reason Public Policy Institute. Esta organización se anuncia a sí misma, no como una organización declaradamente libertaria, sino como una que "explora y promueve los valores gemelos de la racionalidad y la libertad como los fundamentos básicos de una buena sociedad".⁷ Pero si la "libertad" se utiliza de forma razonable, implica sin duda la propiedad privada, el estado de derecho y el capitalismo del *laissez faire*, fenómenos incompatibles con la propiedad, la explotación y el control de las carreteras y autopistas por parte del gobierno.⁸

Sin embargo, en otro lugar, Reason reclama explícitamente el manto libertario:

Declaración de la misión: La misión de la Fundación Reason es hacer avanzar una sociedad libre desarrollando, aplicando y promoviendo los principios libertarios, incluyendo el libre mercado, la libertad individual y el estado de derecho. Utilizamos el periodismo y las políticas públicas para cambiar los marcos y las acciones de los responsables políticos, los periodistas y los líderes de opinión.⁹

Sostengo que Reason no está a la altura de su autoproclamada pretensión de guiarse por los criterios libertarios, ni de "promover los principios libertarios", al menos no en el ámbito del transporte de superficie. Consideremos algunas dificultades específicas del análisis de Reason sobre las carreteras, en la línea mencionada anteriormente.

CRÍTICA

GRANDES EQUIPOS

En junio de 2002, dos colegas de Reason¹⁰ lograron lo que parecía imposible. Convencimos a la Asociación Americana de Camioneros y al Consejo Nacional de Seguridad - que tradicionalmente estaban en lados opuestos de la valla sobre los grandes camiones conocidos como vehículos combinados más largos- para que apoyaran un concepto que denominamos Autopistas de Peaje. Nuestro informe de junio de 2002¹¹ proponía que estos camiones altamente productivos (dobles y triples largos) pudieran entrar en los estados en los que actualmente están prohibidos por la ley federal, a condición de que circularan por nuevos carriles exclusivos para camiones, separados por barreras y diseñados para el servicio pesado.¹²

Uno de los problemas es que Poole no actúa como un crítico libertario del socialismo vial, sino más bien como ayudante y cómplice de las autoridades de planificación, como un consultor no remunerado. Es fácil imaginar a un grupo análogo funcionando en la Unión Soviética, alrededor de 1965, asesorando a los burócratas agrícolas colectivizados de la URSS, o a los responsables de las fábricas de acero de ese país.

Otra dificultad es la caracterización que hace Poole de estos vehículos como "camiones altamente productivos". Es posible que lo sean, como medio de transporte de carga, al menos cuando se comparan con el transporte de sacos a la espalda, o con el uso de bicicletas, motocicletas, coches o incluso camiones más pequeños. Pero, ¿qué tal si lo comparamos con los trenes ferroviarios? Entonces parece que, incluso para el ojo más mezquino, todas las apuestas están fuera de lugar. Porque, mientras que uno de estos supercamiones puede transportar dos o incluso tres contenedores de producto, un tren puede transportar hasta 156 vagones.¹³ Además, está la cuestión de la velocidad. La velocidad máxima legal en la mayoría de las autopistas es de setenta millas por hora. Los trenes, en cambio, son capaces de multiplicar esa velocidad.¹⁴

No me corresponde dar consejos económicos a las autoridades centrales de planificación.¹⁵ Podemos dejar ese "análisis" a Poole y sus colegas. Pero es más que curioso que no haya aconsejado al gobierno que derogue el cúmulo de leyes sindicales y de otro tipo contra el ferrocarril¹⁶ que han maniatado a esa industria. Con un sector ferroviario sano, esos supercamiones de los que Poole está tan enamorado se reducirían de los viajes a campo traviesa a los locales, reduciendo radicalmente su necesidad.

CINTURONES DE SEGURIDAD

Aunque los defensores de la libertad individual a menudo (y con razón) denuncian el paternalismo de las leyes sobre el cinturón de seguridad, la mayoría de los estadounidenses no se sienten ofendidos por este tipo de control estatal. Sin embargo, el paternalismo no sólo nos hace menos libres, sino que, cuando distrae a las fuerzas del orden de su función, también puede hacernos menos seguros. Cuando el gobierno asume muchas funciones, es más difícil hacer bien las importantes.

Los funcionarios del gobierno dan más en el clavo cuando piden que se apliquen las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol. Pero también en este caso, la ley debería

centrarse en la imprudencia, ya sea fomentada por el alcohol, el cansancio, la estupidez general o la aplicación de lápiz de labios a gran velocidad.

Cuarenta y nueve estados tienen leyes sobre el cinturón de seguridad y, en muchos casos, las leyes permiten a los agentes detener a los automovilistas cuyo único delito es no llevar el cinturón de seguridad. Mientras el agente se toma el tiempo de regañar y multar al infractor del cinturón de seguridad, muchos otros conductores se embarcan en el tipo de maniobra descabellada que a menudo acaba con un conductor imprudente que choca con un buen conductor. Son estos temerarios que se saltan los semáforos y giran a la izquierda a toda costa los que enfurecen y ponen en peligro a los buenos conductores.¹⁷

De acuerdo con el marco analítico desarrollado anteriormente, una cosa sería que un analista orientado al libre mercado observara que, si se privatizaran las carreteras, aquellas que se centraran en los cinturones de seguridad, es decir, que asignaran sus fuerzas policiales a concentrarse en esas infracciones, probablemente saldrían perdiendo en la guerra de pérdidas y ganancias con otras empresas de carreteras que se ocuparan de cuestiones más importantes, como la imprudencia de los conductores. Este sería un punto eminentemente sensato, y si los socialistas de la carretera adoptaran esta idea, bueno, al menos se salvarían vidas.

Sin embargo, es totalmente diferente y más problemático aconsejar gratuitamente a aquellos que son responsables de las matanzas en las carreteras en primer lugar. Este tipo de postura juega con el trabajo de los defensores del libre mercado que es, esperen, abogar por el libre mercado, y no por el asesoramiento destinado a hacer más eficientes las instituciones que son todo lo contrario de las empresas libres.

"NOSOTROS" ESTAMOS PERDIENDO LA BASE IMPOSITIVA

Dos de los mayores retos a los que se enfrentan los funcionarios públicos en Estados Unidos hoy en día son el deterioro de las carreteras y autopistas y la falta de fondos para pagar las mejoras necesarias. Desde que se completó el sistema de autopistas interestatales a principios de la década de 1990, hemos sido testigos de un continuo declive en el estado general de la infraestructura vial de nuestra nación. Esto se debe a varias razones.

En primer lugar, el poder adquisitivo de los impuestos sobre los carburantes que ahora recaudamos -el principal medio de financiación de las autopistas en Estados Unidos- ha disminuido drásticamente desde la década de 1950. En segundo lugar, el consumo de combustible de los vehículos ha aumentado drásticamente durante el mismo tiempo, por lo que no recaudamos la misma cantidad de impuestos por kilómetro que antes. Y en tercer lugar, muchos funcionarios no están dispuestos a aumentar los impuestos sobre el combustible debido a la intensa oposición de los votantes a nuevos o mayores impuestos de cualquier tipo.¹⁸

La pregunta obvia es: ¿Quién es ese "nosotros"? La cita anterior procede de un comunicado de prensa de la Cumbre sobre la Financiación del Transporte que tuvo lugar los días 3 y 4 de marzo de 2004 en el Grand Hyatt de Washington, D.C. Como uno de los patrocinadores del evento era la Reason Foundation, parece que esta organización se incluye a sí misma, y es incluida por todas las demás, en el "nosotros" general.

Sin embargo, hay algunos de nosotros, los libertarios, que no consentiríamos tal inclusión. Llorar por la disminución del valor real de los impuestos es algo incompatible con la defensa de la sociedad libre.¹⁹ Tampoco se trata simplemente de un debate entre libertarios de

gobierno limitado y anarcocapitalistas. Sin duda, es una contradicción que un libertario de cualquier tipo apruebe los impuestos sobre el combustible per se, y mucho menos cualquier aumento de los mismos.

¿Por qué es esto diferente a si un grupo ostensiblemente dedicado a la "libertad como fundamento básico de una buena sociedad"²⁰ participara en un descontento general con el hecho de que los impuestos sobre la renta o las ventas o la propiedad o cualquier otro asunto fueran demasiado bajos, y que el valor real de la toma del gobierno se hubiera deslizado? Seguramente, si cualquier grupo o individuo participara en este tipo de quejas en cualquier otro contexto, sus (falta de) credenciales libertarias quedarían claras. ¿Por qué debería ser diferente en este caso?

MUERTES EN LA CARRETERA

Dice Poole:

[Nuestros sistemas de carreteras están en problemas. Se enfrentan a cuatro problemas principales:

1. Congestión del tráfico. En las 68 mayores áreas metropolitanas de EE.UU., los automovilistas pierden un total de 72.000 millones de dólares al año en combustible y tiempo perdidos, debido a la congestión del tráfico;

2. Falta de expansión. De 1987 a 1997, los kilómetros recorridos por los vehículos en EE.UU. aumentaron un 34%, pero sólo se añadió un 3% más de carriles;

- 3 Falta de financiación. En 1997, EE.UU. invirtió 43.000 millones de dólares en la reconstrucción y ampliación de la capacidad, pero para [sic] simplemente mantener el valor de los activos del sistema, deberíamos haber gastado 51.000 millones de dólares; para mantener el ritmo de crecimiento habrían sido necesarios 83.000 millones de dólares; y

4. Política antiautopista. Una gran coalición de organizaciones medioambientales, de planificación urbana y de transporte se opone a la expansión de las autopistas y aboga por destinar los fondos de las mismas al transporte público, las vías para bicicletas, etc. Su mantra es: "No podemos construir para salir de la congestión".

El sistema de autopistas de EE.UU. no está satisfaciendo a sus clientes, y su capacidad para hacerlo es más limitada cada año que pasa. Necesitamos un nuevo paradigma de autopistas para el siglo XXI.²¹

Dificultad menor: los usuarios de las autopistas estadounidenses no son "clientes". Por el contrario, los que se ven reflejados en esta expresión toman la decisión de acudir o no a un proveedor determinado, y son tan libres de pagar y recibir el servicio como de evitarlo y no ser facturados por él. Por ejemplo, el cine, las librerías y las tiendas de comestibles: cada uno de ellos trata con clientes. En cambio, todos los habitantes del país pagan por las calles y carreteras, quieran o no "comprar" este servicio, y no sólo los que se aventuran a hacerlo. El hecho de no distinguir entre cliente y víctima no denota un análisis muy sofisticado.

Mayor problema: hay un gigantesco elefante en la habitación. En torno a 40.000 personas mueren en Estados Unidos en el sistema de carreteras soviéticas del país.

PISOS DE COCHES

Las cifras del censo del año 2000, recientemente publicadas, revelan lo que muchos de nosotros sospechábamos desde hace tiempo: el uso compartido del coche es un fracaso. A pesar del gasto de miles de millones de dólares en añadir carriles para compartir coche a las

congestionadas autopistas, el uso del coche compartido disminuyó del 13,4% de los viajes al trabajo en 1990 al 11,2% en 2000. El porcentaje de viajes compartidos se redujo en treinta y seis de las cuarenta áreas metropolitanas más grandes, incluidas las altamente congestionadas Los Ángeles y San Francisco. ¿Y qué hacemos ahora?

He aquí otra declaración de Poole sobre este tema:

Algunos defensores del tránsito se han resentido desde el principio por el uso de estos carriles por parte de los coches compartidos, recordando que los carriles para vehículos de alta ocupación (HOV) fueron concebidos originalmente como vías para autobuses y deberían ser convertidos, en consecuencia. Algunos defensores de las autopistas defienden a ultranza la conversión de la mayoría de los carriles para vehículos compartidos en carriles de uso general (GP). Y la oficina de Value Pricing de la Administración Federal de Carreteras intenta convencer a las áreas metropolitanas de que conviertan los carriles HOV de bajo rendimiento en carriles HOT. Lo que ha faltado en este debate ha sido un análisis cuantitativo serio de las compensaciones implicadas.²²

Con el debido respeto, creo que lo que falta en este debate no es en absoluto un "análisis cuantitativo serio de las ventajas y desventajas", sino más bien uno que se pregunte si una entidad pública es el tipo de institución de la que podemos esperar buenos resultados, dado que no hay una prueba de mercado de pérdidas y ganancias que elimine a los empresarios de bajo rendimiento y fomente a los de éxito.

DIRECCIÓN DEL TRÁFICO

Poole tiene opiniones muy firmes sobre la controversia entre las calles de un solo sentido y las de dos, y se inclina por las primeras.²³ Sus razones son sólo periféricas a nuestras preocupaciones actuales, por lo que no las repetiré aquí.

Supongamos que los gobiernos dirigen restaurantes y que hay un debate ruidoso sobre si los manteles deben ser rojos o verdes, de tela o de plástico, o si deben existir. Supongamos, además, que un grupo, llamémoslo traición, se inclinara ardentemente por una u otra de estas alternativas, no importa cuál. ¿Qué podríamos deducir de este hecho? Mi afirmación es que podríamos deducir que este grupo, sea lo que sea, no era un grupo libertario. Porque, cualquier organización digna de ese nombre seguramente reconocería una cuestión mucho más importante que todas las partes de la controversia habían ignorado: ¿debería el gobierno gestionar los restaurantes en primer lugar, dejando completamente de lado la cuestión de, dado que lo hacen, qué tipo de mantel deberían elegir?

El mismo razonamiento se aplica en el presente caso. Sí, hay consideraciones importantes que dependen de si las calles son de un solo sentido o de dos. Pero existe la especialización y la división del trabajo en todas las cosas, la economía política específicamente incluida. Es tarea de quienes no son libertarios implicarse en estas cuestiones. En lo que respecta a esta filosofía política, la cuestión abrumadora no es la dirección de los flujos de tráfico, sino la conveniencia de que una institución necesariamente coercitiva sea la encargada de tomar tal decisión.

ASOCIARSE CON EL DIABLO

En este caso, Poole aboga por las asociaciones público-privadas²⁴ para solucionar los problemas de tráfico en Wisconsin. De nuevo, los detalles de este caso concreto no nos conciernen. Lo que sí nos importa es que las llamadas Asociaciones Público-Privadas son un

anatema para el sistema de libre empresa, y este analista se las traga sin rechistar.

Situémonos en el escenario descrito anteriormente: restaurantes estatales. Ahora, el comentarista "libertario" insta a una APP ²⁵ para esta industria. Esto significa, si es que significa algo, que la empresa privada se combina con el gobierno en una especie de alianza impía, y se convierte en una criatura que combina las características de ambos. Pero eso sólo puede ser una primera aproximación, ya que ambas son necesariamente incompatibles. El gobierno se basa en la coerción²⁶, y el mercado es la institución voluntaria por excelencia. Entonces, ¿qué rasgos debe adoptar esta traviesa combinación de ambos? Claramente los de la primera. Si una organización se basa en parte en gravámenes coercitivos y en parte en contribuciones voluntarias, entonces, en su conjunto, adopta los de la primera. Esto se debe a que si un grupo es coercitivo parte del tiempo, entonces es un grupo coercitivo. ²⁷

Pero aún más. Una alianza impía de lo público y lo privado tiende a borrar la línea crucial que los separa. Como no hay distinción más importante en toda la economía política que la que divide la coerción y la no coerción, tales combinaciones tienden a desdibujar esta diferencia crucial. Ver tales perversiones defendidas por una organización autodenominada libertaria es sin duda problemático.

CONTRATACIÓN

Poole ha dejado constancia de su apoyo a la subcontratación: la cooperación de las autoridades públicas y privadas en la que las primeras subcontratan a las segundas para obtener apoyo y servicios.²⁸ En su artículo "Outsourcing Repairs Can Speed Up Road Improvements, Cut Costs: Guide Highlights Most Successful Road Privatization Methods and Contracts", este autor aboga precisamente por eso.

Una de las dificultades es que este tipo de esfuerzos no hacen sino afianzar la participación de los gobiernos en esta industria. Si, gracias a esa externalización, los gobiernos son capaces de gestionar de forma más eficiente proyectos que deberían haber sido privados en primer lugar, entonces será más difícil promover la privatización en general. Otra es que la externalización no es más que un subconjunto de la colaboración público-privada, y por tanto heredera de todas las carencias de ese modo de negocio. Difuminar la línea entre lo público y lo privado difícilmente promoverá lo segundo a expensas de lo primero, el presunto objetivo de los libertarios.

He aquí una cita directa de esta iniciativa:

Los gobiernos estatales, de los condados y de las ciudades se enfrentan a graves déficits presupuestarios y buscan formas de recortar gastos. Para ayudar en esta causa, un nuevo informe de la Fundación Reason demuestra el ahorro que puede suponer la externalización del mantenimiento de carreteras y caminos y esboza las formas más eficaces para que los funcionarios públicos lleven a cabo el proceso de privatización.

La réplica obvia a todo esto es que si los "gobiernos del Estado, del condado y de la ciudad" están en una situación tan desesperada con respecto a la gestión de las calles y carreteras, ¿por qué acudir en su ayuda con ofertas de experiencia de empresas privadas, que seguirían dejando a estos burócratas ineptos en el control de la operación? ¿Por qué esta organización, ostensiblemente dedicada al libertarismo, no les sugiere que se divorcien por completo de estos servicios que han gestionado tan mal?

Luego, por supuesto, está el problema adicional de que si los gestores estatistas son tan incompetentes, ¿cómo podemos esperar que contraten con éxito a empresas privadas partes de su empresa? Porque, seguramente, la tarea de subcontratar es una habilidad que puede hacerse

bien o no. Poole asume implícitamente que pueden salir bien parados en este aspecto concreto, cuando han fracasado tan estrepitosamente en todo lo demás. Pero no ofrece ninguna razón para que así sea.

Como sabe cualquiera que haya tenido que trabajar como contratista general en la construcción o reparación de una casa, elegir a los mejores carpinteros, electricistas, fontaneros, etc., obligarles por contrato a terminar sus trabajos a tiempo sin comprometer la calidad, orquestar los asuntos para que no se entorpezcan unos a otros, no son tareas insignificantes. Pero las mismas capacidades empresariales, si no más difíciles, se exigen a las autoridades viales para subcontratar tareas en ese ámbito. ¿Está escrito en alguna parte que los burócratas estatales tienen algún tipo de ventaja comparativa en tales responsabilidades? Poole no nos da ninguna respuesta a esta pregunta.

LOS FRACASOS DE LOS MEGAPROYECTOS Y QUÉ HACER CON ELLOS

Afirma Poole:

Todos conocemos al menos algunos proyectos: el túnel del Canal de la Mancha, el Big Dig de Boston, el aeropuerto japonés de Kansai. Estos y muchos otros megaproyectos (que cuestan más de mil millones de dólares) cuestan con demasiada frecuencia entre un cincuenta y un cien por cien más de lo estimado inicialmente. Y su uso suele ser menos de la mitad de lo previsto. No se trata necesariamente de un despilfarro -pienso que los tres proyectos anteriores tenían razón de ser-, pero cabe preguntarse si, al igual que otros megaproyectos, se habrían construido si se hubieran conocido de antemano el coste y el uso reales.³⁰

En otras palabras, lo que se necesita en relación con estos megaproyectos no es dejar la decisión de embarcarse o no en ellos únicamente en manos de los inversores individuales, sino que el gobierno siga tomando estas decisiones, sólo que sobre la base de una información más precisa. Sin embargo, hay una explicación buena y suficiente para el hecho de que el gobierno estaba operando en la oscuridad en estos casos, y necesariamente seguirá haciéndolo en el futuro esperado: no se beneficia del mecanismo de retroalimentación automática del mercado, que elimina a los actores económicos que operan sobre la base de información incompleta o errónea, y fomenta a los que no lo hacen. Por otra parte, Hayek³¹ ha hecho un trabajo de gran valor al subrayar el hecho de que el Estado, pero no el mercado, tiende a operar siempre en la oscuridad. Los planificadores centrales simplemente no tienen forma de amalgamar, reunir, movilizar y utilizar el conocimiento disperso y subjetivo de tiempo y lugar específicos que poseen numerosos participantes en el mercado; en cambio, el sistema de precios es un mecanismo maravilloso para realizar precisamente estas tareas.

Más radicalmente, Mises hace hincapié en la valoración: si no hay empresarios que estimen los valores de los bienes, entonces las empresas socialistas del tipo que ahora se discute simplemente no pueden planificar racionalmente. Pero con los gobiernos a cargo de las carreteras, y con la empresa privada relegada a la posición secundaria de la subcontratación, entonces el proceso de generación de precios precisos está en esa medida comprometido.³²

¿TEMPORAL O PERMANENTE?

"¿Deben las nuevas vías de peaje tener peajes temporales o permanentes?", se pregunta Poole, y responde lo siguiente:

Es la pregunta que está arrasando en Washington D.C. (bueno, al menos en un pequeño rincón de D.C.): ¿los peajes autorizados para apoyar los nuevos carriles de descongestión (como los carriles HOT o los FAST Lanes del representante Mark Kennedy) deben ser temporales o permanentes? El mes pasado (27 de junio), el Comité Económico Conjunto celebró una sesión informativa para el personal del Congreso sobre esta cuestión y yo fui uno de los tres ponentes. Defendí que estos peajes deberían considerarse una medida permanente a largo plazo, tanto para la sustitución y ampliación de los carriles como para preservar los poderosos beneficios de la tarificación del mercado para la gestión de la congestión.³³

Un problema de esta respuesta es que indica además que no hay ningún nivel de minucias del funcionamiento de las autopistas del gobierno del que Poole vaya a refrenar su participación. Que nadie ataque la analogía de los manteles de los restaurantes mencionada anteriormente como excesiva.

Otra es que no parece darse cuenta de que estas tasas son similares a los impuestos,³⁴ en el sentido de que engrosan las arcas del gobierno y, por tanto, reducen el mando sobre los bienes y servicios que disfruta el pueblo. Incluso un defensor libertario del gobierno limitado tendría que aceptar la noción de que, en la actualidad, el Estado gasta mucho más que la cantidad óptima de la riqueza de los ciudadanos. Si es así, cualquier programa que aumente su poder de gasto debe ser rechazado, no apoyado.

Afirma Rothbard sobre esta cuestión:

Los impuestos, y la mordida fiscal a sus ingresos, siguen subiendo, en los niveles de gobierno federal, estatal, del condado y local. Los disfraces semánticos ya no funcionan: llámenlos "tasas", o "contribuciones", o "primas de seguro", pero no dejan de ser impuestos, y están drenando cada vez más la sustancia del pueblo.³⁵

Por supuesto, no se puede negar que, en cualquier escenario razonable de privatización de las autopistas, sus propietarios cobrarían tarifas de carga máxima -más altas durante las horas punta y más bajas en otros momentos- que tenderían a sofocar la congestión.

la congestión.³⁶ Pero la cruda realidad es que ahora no estamos disfrutando de una era de empresas privadas de carreteras. Para un libertario es muy importante, o al menos debería serlo, que estos servicios pertenezcan ahora al sector público obligatorio. Sí, existe la posibilidad de elegir qué carreteras utilizar, y a qué horas del día o días de la semana, pero estamos obligados coactivamente a pagar impuestos a esta misma empresa, por lo que sus actividades y no pueden considerarse adecuadamente de la forma benigna en que Poole las considera.

He criticado una plétora de consejos dados por la Razón a las autoridades viales como altamente impropios. ¿Qué tipo de consejo al Estado es legítimo? Decirles que cesen y desistan. El modelo ha sido establecido por John Galt.³⁷

Rothbard también opina sobre esta cuestión:

El economista, por supuesto, es un técnico que explica las consecuencias de diversas acciones. Pero no puede aconsejar a un hombre sobre el mejor camino para alcanzar ciertos

fines sin comprometerse con ellos. Un economista contratado por un empresario se compromete implícitamente con la valoración ética de que aumentar los beneficios de ese empresario es bueno. . Un economista que asesora al gobierno sobre la forma más eficiente de influir rápidamente en el mercado monetario se compromete con la conveniencia de que el gobierno manipule ese mercado. El economista no puede funcionar como asesor sin comprometerse con la conveniencia de los fines de sus clientes.³⁸

La cuestión aquí es que, al aconsejar al Estado sobre las carreteras, Poole se está "comprometiendo con la conveniencia de la acción del gobierno" a este respecto. Si se limita a señalar la ineficiencia económica, la inmoralidad y otros problemas relacionados, no hace ningún daño al libertarismo. Por ejemplo, si se le llama a declarar sobre el control de alquileres o la ley de salario mínimo, y se limita a señalar los errores y defectos de esta legislación, está en terreno firme. Pero si intenta diseñar una ley "mejor" o "más eficaz", se desvía de esta filosofía. Si aconseja sobre la fiscalidad, debe pedir una reducción, o una eliminación. Y, volviendo a nuestra preocupación actual, si asesora al gobierno en materia de autopistas, como libertario, debe contentarse con mostrar su defecto y pedir la privatización. No la contratación, sino la privatización. Ciertamente, cualquier intento de desempeñar el papel de experto en eficiencia para los burócratas sería descartado en base a este criterio.

OBJECIONES

En esta sección, consideramos algunas objeciones a la tesis mantenida anteriormente, a saber, que el apoyo de Poole (y de la Razón) a las arterias gubernamentales de transporte de superficie no puede conciliarse con la filosofía de la libertad.

TIRANDO LA PRIMERA PIEDRA

Poole podría objetar las críticas realizadas anteriormente alegando que vienen con especial mala leche de mi parte, personalmente, ya que he sido empleado durante años por varias universidades públicas. ¿Cuál es la gran diferencia, podría decir, entre trabajar para el gobierno y asesorarle gratuitamente? En todo caso, lo primero podría considerarse incluso peor que lo segundo, en la medida en que la conexión es más profunda y duradera.

Este argumento debe ser rechazado, y por varios motivos. En primer lugar, es un argumentum ad hominem. Incluso si es correcto, no exonera en absoluto su comportamiento. Lo único que hace es acusar al mío. Pero él seguiría siendo culpable, como se le acusa. Que yo me haya comportado mal, no significa que él no lo haya hecho.

En segundo lugar, hay una gran diferencia, en lo que respecta al libertarismo, entre ayudar e instigar al Estado en su sistema vial mal aconsejado, mal considerado, peligroso, travieso e incluso asesino, por un lado, e infiltrarse en el sistema educativo del Estado con el objetivo de examinar y transmitir a los estudiantes una filosofía político-económica que esté en consonancia con la libertad económica. Es decir, que durante los años en los que me dediqué a la educación pública, mi enseñanza no promovía el marxismo, el socialismo, ni siquiera una economía mixta centrista, sino más bien, en la medida en que la economía positiva se filtra en el ámbito normativo, todo lo contrario. Simplemente no hay comparación entre este tipo de actividad y la promoción del estatismo por parte de la Razón.

¿Qué hay de la conveniencia de que un libertario como yo trabaje para el aparato estatal en primer lugar? Al igual que "la Constitución no es un pacto suicida" tampoco lo es el libertarismo. Según la "lógica" de quienes ven una contradicción en tal acto, también sería incompatible con esta filosofía caminar por las aceras públicas, conducir por las calles, utilizar

la oficina de correos para enviar una carta y hojear un libro en la biblioteca pública. Pero eso significaría que el defensor del mercado libre no podría vivir en sociedad, y esto no lo exige en absoluto el axioma de no agresión. Por un lado, los impuestos de los libertarios, junto con muchos otros, se tomaron para financiar estos bienes y servicios. Parece duro condenarle por utilizarlos, después de que se le haya obligado, a punta de pistola, a pagar por ellos. Por otra parte, según esta teoría, el gobierno le ha robado los medios para financiar estos artículos. Por lo tanto, es una virtud confiscarlos de nuevo a estos criminales.⁴⁰

DAR AYUDA Y CONSUELO AL ENEMIGO

Planteemos ahora, aunque sólo sea a modo de argumento, que muchas de mis publicaciones anteriores, y, de hecho, el contenido del presente libro, dan pistas sobre una mejor gestión de las carreteras. Por ejemplo, sugiero que los automóviles dañados en accidentes de tráfico se coloquen en postes adyacentes a la carretera, como advertencia a los automovilistas. ¿En qué me diferencio de Poole/Reason, que, como hemos visto anteriormente, ofrece una gran cantidad de consejos a la Administración Nacional de Seguridad Vial (NHSTA) y al Departamento de Transporte (DOT)? Ambos, aparentemente, son culpables del mismo delito.

Una de las preguntas que me hacen a menudo es: como libertario que insta a la separación del Estado⁴¹ de las carreteras y las calles, ¿no tengo miedo de que los esbirros del gobierno lean mi material, lo adopten a sus instituciones de socialismo vial y mejoren así este sistema mal concebido? ¿No es algo que lamentaría?

Mi respuesta, para mí y para los demás, es que sí, lamentaría que los burócratas del gobierno leyeran mis publicaciones y mejoraran el funcionamiento de sus carreteras. Soy consciente de que existe un ligero "peligro" de que esto mismo ocurra. Sin embargo, eso no me impedirá escribir sobre ello. Porque mi intención no es mejorar marginalmente el actual sistema de transporte, sino sustituirlo, de raíz, por instituciones de libre mercado y derecho de propiedad privada.⁴²

La diferencia entre Poole y yo es que mis sugerencias sobre la seguridad vial no son en absoluto un intento de ayudar a los socialistas de la carretera. Ni siquiera están dirigidas a las actuales autoridades viales. Más bien son parte de un intento de argumentar a favor de la privatización de las carreteras. Es cierto que, durante este proceso, aparecen todo tipo de elementos que pueden ser útiles para ellos.⁴³ ¿Se supone que no debo escribir a favor de las calles privadas porque los planificadores de carreteras podrían leer este material?⁴⁴ En cambio, Poole está muy lejos de abogar por la eliminación total de la burocracia vial. En cambio, sí que está dando ayuda y consuelo a lo que sólo puedo considerar como el enemigo.

LO PERFECTO ES ENEMIGO DE LO BUENO

Supongamos que la Razón está reduciendo realmente el número de muertes en el tráfico.⁴⁵ Por el contrario, dado que ningún burócrata, podemos suponer, leerá nunca ningún material radical de libre empresa como el presente libro, no puede tener ningún efecto práctico tan beneficioso. Tampoco, se puede admitir fácilmente, los esfuerzos libertarios de privatización tendrán éxito en algún momento a corto plazo.⁴⁶

Poole podría argumentar entonces que los planes de privatización radical están muy bien en teoría, pero que está llevando a cabo esfuerzos con beneficios reales en el presente. Una parte de un pan en la mano, por mezclar metáforas, es mucho mejor que un pan entero en el monte.

No se puede negar que hay algo de razón en este argumento. Meterse en la cama con el Estado a veces puede reportar beneficios tangibles. Por supuesto, éstos sólo serán a corto plazo. En lo que respecta a la estrategia de la Razón, el control estatal de las carreteras perdurará indefinidamente; desde luego, esa organización no se opone a ello. No es que Poole y sus colegas no hayan "echado un guante" al DOT. Ni siquiera lo han intentado. Peor aún, han apoyado a los estatistas, contentándose con reacomodar las sillas de cubierta de un Titanic que se hunde.⁴⁷

¿Qué diríamos si otro grupo, llámese Traición, asesora a la URSS en su fábrica de acero? También esto podría salvar algunas vidas. ¿Qué tal si salváramos vidas pidiendo látigos más suaves en la plantación de esclavos? ¿O menos ejecuciones en los campos de concentración? ¿Estamos siendo excesivamente duros? Yo creo que no. En todos estos casos, se salvan algunas vidas apoyando a los responsables de las muertes en primer lugar.

Las pruebas no demuestran una gran antipatía hacia el régimen actual. No hay ningún intento de "taparse la nariz" por parte de la Razón para hacer frente a estos monstruos. Más bien, Poole et al. se jactan de ser expertos en eficiencia para el Estado. Esta gente es parte del problema, no de la solución. ¿Qué hay de otros, como la Fundación Eno? Son igual de malos. Pero, a diferencia de Poole y sus colegas, no pretenden ser libertarios.

1 www.rppi.org/ps305.pdf; www.rppi.org/ps294.pdf; y www.rppi.org.

2 Véase Lawrence H. White, "Comment on Block", (manuscrito inédito) sobre esta afirmación.

3 Uno de los errores de Rummel, que calcula el número de personas asesinadas por sus propios gobiernos, es que no incluye las muertes en carretera. R.J. Rummel, *Death by Government* (New Brunswick, N.J.: Transaction, 1996) calcula el número total de no combatientes asesinados por sus propios gobiernos durante el siglo XX en 169.198.000. Sin embargo, olvida incluir las muertes en las carreteras del país atribuibles al funcionamiento del gobierno.

4 Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982), pp. 54, 85-96; Stephan Kinsella, "Estoppe! A New Justification for Individual Rights", *Reason Papers* 17 (otoño): 61; ídem, "Punishment and Proportionality: The Estoppel Approach," *Journal of Libertarian Studies* 12, no. 1 (Primavera, 1996); ídem, "New Rationalist Directions in Libertarian Rights Theory," *Journal of Libertarian Studies* 12, no. 2 (Otoño, 1996) 313-26; ídem, "A Libertarian Theory of Punishment and Rights", 30 *Loyola Los Angeles Law Review* (1997): 607-45.

5 Resulta más que curioso que los comunistas asesinos de masas reciban un trato diferente al de los nazis asesinos de masas. Aunque esto sólo puede ser especulativo, tal vez se deba a que los primeros fueron aliados de los vencedores en la Segunda Guerra Mundial y no al revés.

6 ¿Es demasiado duro afirmar que los responsables de las muertes en carretera son culpables de asesinato? Seguramente, no hubo intención de matar a esas víctimas. Tal vez la caracterización más acertada sea la de homicidio involuntario, ya que parece que las autoridades no son culpables más que de "desprecio imprudente" por la vida de los demás. Para el código penal de Luisiana, véase www.legis.state.la.us/tsrs/search.htm. Consulte el apéndice para ver las definiciones de homicidio involuntario y homicidio por negligencia, y luego decida usted, amable lector, en qué categoría entran nuestros gestores de carreteras y autopistas.

7 www.rppi.org.

8 Sin duda, hay otros grupos privados, además de la Razón, que colaboran con la Administración Nacional de Seguridad Vial (NHSTA) y el Departamento de Transporte (DOT). Sin embargo, ninguno de ellos se caracteriza por estar a favor de la libertad, y mucho menos por ser libertario.

9 www.reason.org/mission.html.

10 Esto fue escrito por Robert Poole, director del Programa de Transporte del Instituto de Políticas Públicas de Reason y fundador de la Fundación Reason (www.rppi.org/robert.html).

11 www.rppi.org/ps294.pdf

12 Robert Poole. Véase www.rppi.org/surfacetransportation14.html.

13 "Los vagones de la CN saltan las vías... FORT LAWRENCE- Nadie resultó herido cuando 10 vagones vacíos pertenecientes a un tren de mercancías de 156 vagones descarrilaron aquí el viernes por la noche, bloqueando la línea ferroviaria principal". www.herald.ns.ca/stories/2004/05/23/fNovaScotia247.raw.html.

14 Algunos comentaristas (en relación con el Inter City Express alemán) hablan de velocidades medias de 125 millas por hora, y de velocidades máximas de 174 (www.o-keating.com/hsr/ice.htm); otros, en relación con el tren bala japonés Shinkansen (www.o-keating.com/hsr/bullet.htm) mencionan una velocidad media de 164 mph.

15 La enormidad de la desviación entre el llamamiento al gobierno para que deje de matar gente en las carreteras y el tipo de asesoramiento específico que les da la Razón puede verse en los planes detallados creados por esta última para el primero. Aquí es donde Poole cree que se pueden introducir mejor sus políticas de autopistas: La 1-80 a través de Iowa e Illinois, enlazando las operaciones actuales de los LCV en el Oeste con las de las autopistas de Indiana y Ohio; la 1-90 desde Cleveland hasta el límite del estado de Nueva York, enlazando las operaciones de los LCV en la autopista de Ohio y en la autopista de Nueva York; la 1-15 en California, desde el centro logístico de Barstow hasta la línea de Nevada (donde ahora operan los LCV); la 1-75 desde Detroit hasta Toledo, un ramal de la autopista de Ohio; 1-75 desde Toledo al sur de Florida, conectando tanto con Tampa como con la Tumpike de Florida (donde las dobles largas son legales); 1-5 a lo largo del Valle Central de California; 1-94 desde Chicago a las Ciudades Gemelas; 1-65 desde Gary, Indiana (en la Tumpike de Indiana) hasta Nashville; 1-81 desde Knoxville, Tennessee, hasta Harrisburg, Pensilvania, ambos importantes centros logísticos; 1-76, la Tumpike de Pensilvania, que enlaza directamente con la Tumpike de Ohio, apta para LCV. Ni siquiera Poole está satisfecho con este nivel de detalle. Continúa:

Nuestro estudio también contiene recomendaciones específicas sobre las disposiciones legislativas necesarias para permitir la existencia de autopistas de peaje piloto, sobre todo la legalización de las operaciones de los vehículos industriales ligeros en dichas autopistas en los estados que actualmente están sujetos a la congelación de los vehículos industriales ligeros, la capacidad de cobrar peajes en las autopistas y un mecanismo para los pactos interestatales que faciliten la mayoría de dichas autopistas que necesitan involucrar a más de un estado. (Véase www.rppi.org/surfacetransportation14.html)

16 La Ley de Trabajo Ferroviario www.nmb.gov/documents/rla.html y www.socialstudieshelp.com/Eco_Union_Legislation.htm.

17 Ted Balaker, "Strapped: Unbuckling seat belt laws", véase, www.reason.com/hod/tb052704.shtml; 27 de mayo de 2004.

18 Antecedentes y propósito de la conferencia de la Cumbre de Financiación del Transporte, 3 y 4 de marzo de 2004; folleto.

19 En cualquier caso, la responsabilidad de este declive es otra entidad gubernamental, el sistema bancario central que crea la inflación. Véase al respecto Milton Friedman, *Studies in the Quantity Theory of Money* (Chicago: University of Chicago Press, 1956); Milton Friedman y Anna J. Schwartz, *Monetary Statistics of the United States: Estimates, Sources, Methods* (Nueva York: National Bureau of Economic Research, 1970); ídem, *Monetary Trends in the United States and the United Kingdom, Their Relation to Income, Prices, and Interest Rates, 1867-1975* (Chicago: University of Chicago Press, 1982); Murray N. Rothbard, *The Mystery of Banking* (Nueva York: Richardson and Snyder, 1983).

20 www.reason.org/.

21 www.rppi.org/pbrieff9.html. 22 www.rppi.org/carpoolanes.html.

23 www.rppi.org/onewaystreets.html.

24 www.rppi.org/ps304.pdf. De forma un tanto desconcertante, existe incluso una abreviatura para las asociaciones público-privadas: PPP. Esto es molesto, ya que parece que en esta literatura, el concepto es lo suficientemente omnipresente como para merecer una abreviatura. Es una vergüenza.

25 Cuando en Roma...

26 Si no se lo cree, pruebe a no pagar sus impuestos y vea lo que le ocurre. Para una defensa más rigurosa de esta afirmación, véase Hans-Hermann Hoppe, *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics* (Boston: Dordrecht, 1989); ídem, *The Economics and Ethics of Private Property: Studies in Political Economy and Philosophy* (Boston: Kluwer, 1993); ídem, *Democracy-The God That Failed: The Economics and Politics of Monarchy, Democracy, and Natural Order* (New Brunswick, N.J.: Transaction, 2001); Rothbard, *The Ethics of Liberty*; Lysander Spooner, *No Treason* (Larkspur, Colo.: Pine Tree Press, 1966).

27 Los propios Hitler y Stalin no eran hombres totalmente malvados. Una parte del tiempo dormían y no perpetraban ningún mal. En otras ocasiones, se involucraron en actos caracterizados por el consentimiento mutuo. De hecho, en sentido estricto, probablemente la mayor parte de su tiempo no se dedicó al asesinato en masa. Sólo los vemos como los asesinos en masa que fueron, no porque la mayor parte de sus días de vigilia se dedicaran a tales actos, sino porque, en comparación con otras personas, estos actos estaban desproporcionadamente representados.

28 www.rppi.org/020403.html.

29 Geoffrey F. Segal, et al., *Contracting for Road and Highway Maintenance* (Santa Mónica, California: Reason Foundation, 2003), p. 2.

30 www.rppi.org/surfacetransportation10.html.

31 F.A. Hayek, "Socialist Calculation I, II, & III", *Individualism and Economic Order* (Chicago: University of Chicago Press, 1948), pp. 119-208.

32 Para más información sobre este último tipo de análisis, véase Walter Block y Kenneth M. Garschina, "Hayek, Business Cycles and Fractional Reserve Banking: Continuing the De-Homogenization Process", *Review of Austrian Economics* 9, n° 1 (1995): 77-94; Richard Ebeling, "Introduction", en Ebeling, ed., *The Global Failure of Socialism* (Hillsdale, Mich.: Hillsdale College Press, 1992); Jeffrey M. Herbener, "Ludwig von Mises and the Austrian School of Economics", *Review of Austrian Economics* 5, n° 2 (1991): 33-50; Murray N. Rothbard, "The End of Socialism and the Calculation Debate Revisited", *Review of Austrian Economics* 5, no. 2 (1991): 51-76. Reimpreso en *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School* (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar Publishing, 1997), pp. 408-37; ídem, "The Present State of Austrian Economics", documento de trabajo del Ludwig von Mises Institute (noviembre de 1992), reimpreso en *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School* (Cheltenham, U. K.: Edward Elgar Publishing, 1997), pp. 111-72, reimpreso en *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 6, n° 1 (marzo de 1995): 43-89; ídem, "Mises and Hayek Dehomogenized", *Review of Austrian Economics* 6, no. 2 (1992): 113-46; ídem, "A Final Word: Calculation, Knowledge and Appraisalment", *Review of Austrian Economics* 9, no. 1 (1995): 141-42; Odd Stalebrink, "The Hayek and Mises Controversy: Bridging Differences", *Quarterly Journal of Austrian Economics* 7, no. 1 (primavera, 2004): 27-38.

33 Junio de 2003: www.rppi.org/surfacetransportation10.html

34 No se asemejan a los impuestos, sino a los pagos por servicios en los mercados privados, en el sentido de que el uso de la carretera es una elección, no se coacciona a nadie para que conduzca. Sin embargo, al monopolizar el Estado las carreteras, el grado de libertad de elección es menor de lo que sería en otras circunstancias.

35 Murray N. Rothbard, *Making Economic Sense* (Auburn, Ala.: Ludwig von Mises Institute, 1995), p. 16.

36 Las autoridades actuales son tan ineptas (¿quién puede mencionar esta palabra sin que le suene la pronunciación de Eric Cartman?) que en realidad aplican la política contraria. Es decir, exageran los picos y valles de los desplazamientos diarios, no los contrarrestan. Por lo general, las autoridades de carreteras, puentes o túneles ofrecen un pase mensual o anual a un precio por viaje inferior al que se obtendría de otro modo. Así, los viajeros habituales obtienen una ganga, en comparación con todos los demás. Pero, ¿qué tipo de automovilista es más probable que utilice estos servicios durante las horas punta, hacia la ciudad por la mañana y fuera de ella por la tarde? Precisamente los usuarios habituales, que, con el precio más bajo por viaje, se ven ahora animados a tomar las autopistas aún más.

37 Véase Ayn Rand, "America's Persecuted Minority: Big Business", reimpresso en *Capitalism: The Unknown Ideal* (Nueva York: Signet, 1957).

38 Murray N. Rothbard, *Man, Economy, and State with Power and Market*, Scholar's Edition (Auburn, Ala.: Ludwig von Mises Institute, 2004), p. 1362.

39 Revelación completa sobre mi empleo en universidades públicas: de agosto de 1997 a mayo de 2001, fui profesor y presidente del Departamento de Economía y Finanzas de la Facultad de Administración de Empresas de la Universidad de Arkansas Central, Conway, Arkansas 72035; de septiembre de 1975 a junio de 1979, fui profesor adjunto del Departamento de Economía de la Universidad de Rutgers, Newark, Nueva Jersey 07102; de septiembre de 1971 a junio de 1974, fui profesor adjunto del Departamento de Economía del Baruch College, C.U.N.Y., Nueva York, Nueva York 10010; de septiembre de 1968 a junio de 1971, fui instructor, Departamento de Economía, Universidad de Rutgers, Newark, Nueva Jersey 07102, y de septiembre de 1967 a junio de 1968, fui instructor, Stony Brook, S.U.N.Y. 11794.

40 Para más información, véase Walter Block y Gene Callahan, "Is There a Right to Immigration? A Libertarian Perspective", *Human Rights Review* 5, n° 1 (octubre-diciembre de 2003).

41 Yo, por supuesto, defiendiendo la separación de la Iglesia y el Estado, la educación y el Estado, la policía y el Estado. De hecho, considero que el gobierno es una especie de virus. Cuanto más podamos separarnos de su nefasta influencia, en cualquiera de sus manifestaciones, mejor estaremos.

42 Esto no significa, tampoco, que aconseje los intentos de socavar el actual sistema de carreteras, para acelerar su alteración a uno basado en los principios de la libre empresa. Ya es bastante malo; con amigos de la calaña que tiene ahora, no necesita ninguna "ayuda" de los enemigos libertarios para socavarlo aún más.

43 ¿Veré de buena gana y con gusto que se les venda un ejemplar del presente libro? No, no lo haría. Por otro lado, sería extremadamente difícil asegurar que no cayera en sus manos.

44 En la práctica, las probabilidades de que nuestros maestros de ceremonias se adentren en la literatura verdaderamente libertaria sobre este tema son excesivamente pequeñas: piensen en los planificadores colectivizados soviéticos leyendo sobre la agricultura de propiedad privada.

45 En realidad, una búsqueda de su material no revela tal preocupación. Sin embargo, están vitalmente interesados en la congestión del tráfico, sus sugerencias a nuestros gobernantes sobre este asunto son eminentemente razonables, y las condiciones de hacinamiento en las carreteras pueden exacerbar su peligro. Por lo tanto, no es del todo descabellado suponer que a la Razón se le puede atribuir el mérito de reducir el número de muertes en las carreteras en una pequeña cantidad.

46 Estoy tentado de decir que "nunca tendrá éxito". Incluso dentro de la comunidad libertaria, esta cuestión está lejos de ser la preocupación número uno. Pensar que la NHSTA y el DOT se verán obligados algún día a ceder su autoridad a los propietarios de carreteras privadas parece cosa de fantasía. Y sin embargo, y sin embargo. Hubo un tiempo, también, en que la poderosa Unión Soviética parecía inexpugnable al cambio. Y un día el comunismo fue arrastrado al cubo de la basura de la historia, un lugar que tanto merecía. ¿Quién puede decir que nuestros actuales acuerdos institucionales, en base a los cuales la gente muere como moscas, perdurarán para siempre?

47 Bueno, vale, reordenando los botes de remos en este barco; después de todo, estamos concediendo a la Razón que debido a sus esfuerzos, algunas pocas vidas pueden ser salvadas inadvertidamente.

Parte V: Conclusión

CAPÍTULO 21

Entrevista con Walter Block

Entrevistadores: Bruce Armstrong, Troilus Bryan, Mike Cust, Chris Delanoy,
Jeff Dick, Matthew Johnston

PREGUNTA: Supongamos que se elimina al Estado de la ecuación; supongamos que los propietarios de carreteras privadas pueden redactar y hacer cumplir las normas de circulación. Como les interesa garantizar la seguridad, las carreteras se utilizarán más y, por tanto, serán más rentables. Dado que este es el caso, ¿especula que las normas de circulación serán más estrictas o menos? ¿Cree usted que los propietarios de las carreteras privadas eliminarán las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, los límites de velocidad y el uso del cinturón de seguridad, y que, en su lugar, establecerán un acuerdo con cada conductor en el que se establezca que si causan la muerte, lesiones o daños a la propiedad de otros viajeros en estas carreteras privadas, deberán asumir toda la responsabilidad de la indemnización?

WALTER BLOCK: Me resulta difícil especular sobre cómo funcionaría realmente un mercado libre de carreteras. Soy un economista teórico, no el empresario al que sería mejor dirigir esas preguntas. Sin embargo, con esa salvedad, he aquí mis ideas. Especulo que algunos propietarios de carreteras tendrían normas más estrictas, otros menos estrictas, algunos ligeramente indulgentes y otros muy indulgentes. Entonces, el mercado resolvería las cosas. Es decir, posiblemente, los deseos de los consumidores impulsarían a los empresarios de carreteras a adoptar una postura más o menos estricta, no sé cuál. O, posiblemente, esa diversidad perduraría. En algunos lugares (bares, hockey) hay reglas menos estrictas; en otros (fiestas del té, baloncesto) hay reglas más estrictas. En el hockey, por ejemplo, permiten e incluso animan a los jugadores a pelearse; esto está estrictamente prohibido en el baloncesto. Algunos propietarios de carreteras podrían ir en una dirección en este sentido, otros, en la otra, y el mercado (el bendito mercado; la "magia del mercado") conferiría mayores beneficios a los que suministran a los consumidores un producto mejor (reglas de la carretera en este caso) a un precio menor. Estoy tratando de aplicar el análisis económico tal y como se aplica habitualmente a cuestiones ordinarias (chicles, judías, cerveza) a un ámbito (carreteras) en el que no es habitual hacerlo.

PREGUNTA: He oído decir que la privatización de las carreteras hará que el aire sea más limpio. Si los conductores tuvieran que pagar el precio de mercado por las carreteras, les resultaría más caro conducir, lo que provocaría un cambio hacia el autobús, el trolebús, el tren y el uso compartido del coche. Soy consciente de que se trata de una bola de cristal, pero ¿prevé usted un aumento del coste de los conductores, o una disminución? Si, como estoy seguro de que sugerirá, el resultado final disminuye haciendo que la conducción sea más accesible para todos, ¿cómo responderá a los verdes que condenarán tal asalto al planeta Tierra?

WALTER BLOCK: Preveo una disminución del coste del uso de la carretera en comparación con el actual. Es lo que se espera normalmente cuando se privatizan cosas como la recogida de basuras o los servicios postales. Hay incluso una "regla de dos" general promulgada por Steve Hanke, E.S. Savas y otros: al sector público le cuesta

aproximadamente el doble hacer algo que al privado. Me sorprendería que las carreteras fueran una excepción.

La contaminación atmosférica, con una excepción que se mencionará más adelante, es una cuestión totalmente distinta. La razón por la que la tenemos se debe a que el gobierno no defiende los derechos de propiedad privada, ya que la contaminación es simple y llanamente un cruce de fronteras no invitado, un traspaso de polvo y otras partículas, por así decirlo. Así pues, la contaminación atmosférica podría aumentar, disminuir o permanecer igual al pasar a la privatización de las carreteras. Todo depende de que el Estado defienda, o no, los derechos de propiedad privada en este ámbito.

La única excepción es que las demandas por contaminación serían mucho más fáciles con carreteras privadas en lugar de públicas. Ya no habría que demandar a millones de propietarios de automóviles por separado. Ahora se podría demandar a uno o a unos pocos propietarios de carreteras por ser casas de mala muerte, no de sexo, sino por ayudar y fomentar la contaminación en su propiedad, que luego se filtra a la propiedad de otras personas.¹

PREGUNTA: ¿Tendrá un papel el gobierno en "instar" a los propietarios privados a vender sus terrenos a las empresas de construcción de carreteras? La construcción de una gran autopista, por ejemplo, puede ser una tarea ingente. Si los propietarios se resisten y se niegan a vender sus propiedades a una empresa de carreteras, todo el proyecto podría paralizarse. ¿Puede el gobierno intervenir y alentar la venta, como ocurrió con los ferrocarriles en el siglo XIX, utilizando el derecho de expropiación del gobierno?

WALTER BLOCK: El dominio eminente es total y completamente inconsistente con la libre empresa y el libertinaje. Es ni más ni menos que un robo de tierras. Todo el punto de mi debate (y el de mi hijo) con Gordon Tullock fue sobre este tema. Él dijo que la propiedad privada de las carreteras sería imposible sin leyes de dominio eminente (expropiación, como se llama en Canadá), y yo (nosotros) lo negamos. En pocas palabras, nuestro argumento era que es posible excavar bajo la propiedad de los holdouts o tender un puente sobre ella, sin violar sus derechos de propiedad.²

PREGUNTA: En Estados Unidos, ¿qué estorbos burocráticos y organismos se interpondrían en el camino de una persona que quisiera crear una empresa que pretendiera comprar, poseer y controlar todas las carreteras y calles de todo un estado?

WALTER BLOCK: Autoridades de zonificación; burócratas encargados del uso del suelo; la Agencia de Protección del Medio Ambiente; el Departamento de Transporte; la Administración Nacional de Seguridad Vial.

PREGUNTA: ¿Cómo afectaría la propiedad privada de las carreteras a los desplazamientos metropolitanos? ¿Aumentarían los costes de utilización de las calles? ¿Disminuirían los problemas de congestión, se mantendrían igual o disminuirían?

WALTER BLOCK: La privatización de las carreteras ayudaría a todo el mundo, excepto a los burócratas, políticos, "funcionarios" empleados por los actuales gestores de carreteras estatistas, etc. Afirmo que el coste del uso de las calles disminuiría. Véase la "regla de dos" mencionada anteriormente. Los problemas de congestión disminuirían, ya que la tarificación de las horas punta (cobrar más durante las horas punta que a las 3 de la mañana, lo que suaviza las variaciones de la demanda durante el día) estaría a la orden del día. En la actualidad, el gobierno practica la tarificación antipico, lo que agrava el problema. Suelen vender billetes mensuales para puentes, túneles, etc. a un precio por viaje más barato que en otras circunstancias. ¿Pero quién utiliza esos billetes? Los empleados, no los compradores ocasionales ni los visitantes. ¿Y cuándo utilizan esos billetes? Precisamente en las horas punta.

Y esto no es casualidad. El principio es válido (la congestión es un fallo del gobierno) también en muchos otros casos. Compare la congestión durante las Navidades con la de Correos y las empresas privadas. Las primeras te dicen que no envíes el correo en las horas punta; las segundas se arremangan, ponen trabajadores extra y satisfacen a los consumidores.

PREGUNTA: ¿Cómo se puede conciliar la excavación bajo la propiedad de alguien con cuestiones como los derechos minerales? ¿En qué punto, por encima y por debajo, terminan los derechos de propiedad?

WALTER BLOCK: Hay dos teorías al respecto. La primera, la errónea, se llama la doctrina *ad coelum*. En ella, si usted es dueño de un acre de tierra en la superficie del planeta, es dueño de un territorio hasta el centro de la tierra, en círculos estrechos; por ejemplo, su propiedad llega a un punto allí (junto con la de todos los demás). En efecto, eres dueño de un cono (piensa en un cono de helado) de tierra, con la parte superior, el acre en la superficie de la tierra, y el punto inferior en su centro. Además, su propiedad se extiende hacia el cielo, en círculos cada vez más amplios, de nuevo en una formación similar a un cono. El problema con esto, para el libertario, que basó los derechos de propiedad en la teoría de Locke-Rothbard-Hoppe de la agricultura, es que usted no hizo nada en absoluto para mezclar su trabajo con la tierra a 1.000 millas bajo la superficie. Además, en la práctica, usted tendría derecho a prohibir que los aviones pasen por encima de su superficie, incluso a 30.000 pies de altura. Recuerde que, según esta pícara doctrina, su propiedad se extiende desde el núcleo de la tierra hacia arriba, hasta una distancia indefinida. Lo que esto implica para la propiedad de otros planetas es sólo otra *reductio ad absurdum* de este punto de vista.

En el último punto de vista, el de la agricultura correcta, sólo se posee aquello con lo que se mezcla el trabajo. Si cultivas, sólo eres dueño hasta las raíces de tus plantas; tal vez unos pocos metros más, para evitar que alguien haga algo bajo tu tierra que perturbe tus cultivos. Digamos que tres metros más abajo, dependiendo de la textura de la tierra. Si construyes una casa, tu propiedad se extiende en dirección descendente sólo hasta el punto de impedir que alguien derrumbe tu casa desde abajo; de nuevo, la distancia exacta dependerá de la firmeza de la tierra bajo tus cimientos. Si su casa se extiende hacia abajo a lo largo de quince metros, usted podría ser propietario, por ejemplo, hasta treinta metros más abajo.

El mero hecho de cultivar o construir una casa no le otorga ningún derecho mineral. Otra persona podría extraer petróleo, o extraer estaño, o lo que sea, a 1.500 metros por debajo de su propiedad, si llegara primero. Por lo tanto, no hay ninguna razón, en principio, para que la retención contra el promotor de la carretera pueda impedir siempre a este último la construcción de un túnel bajo, o un puente sobre, esta tierra.

PREGUNTA: ¿Construir una estructura por encima del terreno de alguien que cubra efectivamente su casa sería una invasión de sus derechos de propiedad?

WALTER BLOCK: Depende de la altura. Sí, sería o podría ser una invasión si se construyera a tres o cuatrocientos metros por encima, pero quizá no si se hiciera a doscientos metros por encima, y casi seguro que no si se hiciera a cuatrocientos metros por encima.

PREGUNTA: ¿Puede explicar con más detalle la hipotética privatización de las carreteras de uno o varios municipios de Saskatchewan?

WALTER BLOCK: En las zonas rurales de Saskatchewan hay una buena carretera de grava hasta la puerta de cada granja. Sin embargo, muchas carreteras están llenas de baches y son bastante traicioneras para viajar. Actualmente, los municipios crean y mantienen las carreteras locales y la provincia lo hace con las autopistas.

Los impuestos municipales sobre la propiedad que pagan las carreteras y las escuelas, entre otras cosas, son demasiado elevados para el gusto de la mayoría de los propietarios. Recientemente han estallado revueltas fiscales en el sur de Saskatchewan por parte de los agricultores que simplemente estaban demasiado apretados para pagar los impuestos sobre la tierra.

Una opción para reducir los impuestos que se ha sugerido es que dos o más distritos municipales se combinen y pongan en común sus recursos y compartan los costes de administración. Esto debería, en teoría, reducir los impuestos. Otra idea que me gustaría promover es la privatización de todos los servicios municipales y el desmantelamiento de este tercer nivel de gobierno en las zonas rurales.

¿Por qué lanzar la privatización de las carreteras en las zonas rurales de Saskatchewan? Porque tendrías muchas más posibilidades de influir en la opinión de unos cientos de agricultores sobre la privatización de un municipio rural que de convencer a los habitantes de la ciudad de que pueden vivir sin el ayuntamiento. Los agricultores ya son autosuficientes. Por ejemplo, quitan la nieve de sus propias carreteras. Y Saskatchewan, donde los impuestos son altos y los votantes rurales están alienados por la legislatura dominada por los urbanos/socialistas, es un gran lugar para aprovechar el descontento.

PREGUNTA: Aquí hay algunas preguntas que estos agricultores necesitarán que se les responda antes de que firmen este experimento de capitalismo de *laissez-faire*:

Si una empresa compra y explota un negocio todas las carreteras de uno o varios municipios, ¿cuál sería la mejor manera de recaudar los ingresos de los usuarios de esas carreteras? Hay que tener en cuenta que en una zona de unos cien kilómetros cuadrados puede haber unos cientos de puntos de entrada desde territorio ajeno a la empresa. También habrá visitantes, algunos frecuentes y otros no. ¿Quizás estas carreteras locales deban ser pagadas en su totalidad por los habitantes de la zona?

WALTER BLOCK: Es difícil decir cuál sería la mejor manera de recaudar ingresos de los usuarios de estas carreteras. Es una decisión empresarial. Es como preguntar, antes de la llegada de Disney World, si cobrarían por trayecto o tendrían una cuota de entrada. ¿Harían que fuera más barato si se comprara un billete de una semana, un mes o un año?

Ahora que he eludido su pregunta, eminentemente razonable, permítame especular al respecto. Una posibilidad sería cobrar por kilómetro, según la hora del día, el día de la semana. Otra sería una tarifa fija. Una tercera sería una combinación de ambas. Tal vez el propietario de la carretera (probablemente una empresa cuyas acciones son propiedad de los agricultores locales) permitiría a sus clientes elegir en este sentido. Aquellas empresas de carreteras que prestaran un buen servicio a los consumidores se beneficiarían y podrían expandirse, las que no lo hicieran sufrirían pérdidas y sería más probable que fueran absorbidas por mejores gestores. Probablemente, a los visitantes se les cobraría más, a menos que el lugar intentara atraer a los turistas.

Fijémonos en las vías privadas de los centros comerciales. Algunos te permiten aparcar gratis, si quieren fomentar la asistencia. Otros cobran una cuota, a menos que se haga una compra. Las prácticas varían. También podrían hacerlo en Saskatchewan. Lo único que podemos decir es que si las diferentes políticas de precios perduran, todas satisfacen las necesidades del consumidor. Si no es así, las más eficaces superarán a las ineficaces.

PREGUNTA: Los camiones pesados que transportan grano y ganado por estas carreteras de grava son los responsables de gran parte de la degradación. ¿Quizás los conductores de estos camiones tendrían que pagar más tasas de acceso a la carretera que los conductores de coches y camionetas?

WALTER BLOCK: Aquí estoy en terreno más firme. Hace varios siglos existían carreteras privadas. Se cobraba más por los carros más pesados, por los caballos y por el número de ejes. También cobraban en función de la anchura de la rueda. Se cobraba mucho por las ruedas finas, que removían los caminos de tierra (pensemos en los patines de hielo), y menos por las ruedas anchas, que los apisonaban (pensemos en los rodillos de vapor). No me cabe duda de que los camiones pesados pagarían más, mucho más. Posiblemente, se les cobraría de forma inversa a la presión de sus neumáticos.

Por otro lado, si tuviéramos carreteras privadas, lo más probable es que tuviéramos libertad económica en todas partes. Esto significa, en efecto, que no habría sindicatos. Pero el trabajo organizado arruinó los ferrocarriles. Sin sindicatos ferroviarios, los ferrocarriles probablemente transportarían la mayor parte de la carga, y esos grandes camiones serían mucho más escasos en las carreteras (limitados a trayectos cortos). Así que esta pregunta podría ser discutible.

PREGUNTA: Muchas de estas carreteras rurales llegan a un punto muerto en la casa de un agricultor. De hecho, la carretera es un "camino de entrada" que utiliza principalmente esa familia de agricultores. ¿Podría un agricultor comprar su propia carretera?

WALTER BLOCK: Claro, ¿por qué no? Es como preguntar si alguien podría comprar su propio periódico, su restaurante o su zapatería. Por supuesto, cualquiera puede pujar por lo que quiera en una sociedad libre. Por otro lado, existe la especialización y la división del trabajo. Es probable que surjan especialistas en carreteras, que podrían quitar estas tareas de las manos de los agricultores (con el acuerdo de estos últimos). Del mismo modo, no todo agricultor es su propio carpintero, fontanero, techador, restaurador, etc.

PREGUNTA: ¿Qué ocurre si un individuo compra un camino que lleva a su corral pero que, además, también era utilizado (en la época de las carreteras estatales) por un vecino para llegar a un trozo de propiedad que, de otro modo, quedaría aislado? Ahora, por alguna razón (quizás los dos vecinos se odian) el nuevo propietario del camino decide negar el paso a su vecino. ¿Cuáles son las posibles soluciones a este problema?

WALTER BLOCK: Esta cuestión se trata en el capítulo 1 de este libro. Supongamos que usted vive en una calle y, de repente, su propietario le dice que, o bien no puede salir a la calle en absoluto, o bien le cobrará un millón de dólares cada vez que lo haga. ¿Tienes que montar en helicóptero o convertirte en un gran saltador de pértiga para salir de tu propiedad? En absoluto. Según los acuerdos institucionales actuales, antes de comprar una casa o cualquier propiedad, se obtiene un seguro de título. Quieres estar protegido contra cualquier otra persona que diga que es realmente dueña de la casa que acabas de comprar. Pues bien, en una época de carreteras privadas, también comprarías un seguro de acceso. No querrías estar atrapado en tu propia propiedad. Nadie compraría un inmueble si no estuviera seguro de que este tipo de atrapamiento no podría ocurrirle. De hecho, al propietario le interesa económicamente no hacerlo, ya que quiere atraer, no repeler, a las personas que viven junto a su calle, para poder obtener más beneficios de ellas.

PREGUNTA: Si un hombre quiere vivir solo en una zona rural en la que actualmente no hay carretera, ¿podría correr con los gastos de construcción y mantenimiento de la misma? Una vez construida, ¿será el propietario?

WALTER BLOCK: Sí, él cargaría con todo el peso de la construcción de la carretera, al igual que ahora carga con todo el peso de transportar ladrillos, yeso, cemento, a este lugar apartado. Y, por supuesto, sería dueño de la carretera, al igual que ahora es dueño de su casa. No habría ninguna subvención gubernamental, como la que proporciona la oficina de correos, para entregar el correo en lugares apartados por el mismo precio que el que se obtiene en la ciudad, donde es más barato entregar el correo, gracias a las economías de escala.

PREGUNTA: Abandonar el gobierno. Supongamos que los capitalistas del *laissez-faire* de un municipio concreto consiguen sustituir por una empresa de libre mercado todos los servicios locales gestionados por el Estado: educación, carreteras, alcantarillado, etc. Supongamos que los impuestos locales vuelven a ser el 50% de sus niveles anteriores (aunque deberían ser cero porque el gobierno ahora no proporciona ningún servicio). ¿Cómo cree que los ciudadanos locales pueden trabajar juntos para expulsar al gobierno municipal? ¿O cree que es posible? Tenga en cuenta que las soluciones de libre mercado han demostrado funcionar mejor y que la mayoría de la población local entiende que el gobierno local es una panda de inútiles.

WALTER BLOCK: No estoy seguro de entender del todo esta pregunta. La única manera de expulsar a cualquier gobierno (municipal, estatal, federal) es tener una casi mayoría o más de libertarios que voten a los sinvergüenzas fuera de sus cargos.

PREGUNTA: ¿Los habitantes originales de América del Norte eran "dueños" de la tierra? ¿Tenían "derechos de propiedad" y esta tierra les fue robada (a los indios) por el hombre blanco? Si es así, ¿cuál es el antídoto para este agravio? ¿Nosotros, los actuales propietarios de esta tierra, la devolvemos cuando y donde se encuentre un heredero de los propietarios originales? ¿Se puede establecer un paralelismo entre los bienes robados a las aristocracias rusas o cubanas en las revoluciones comunistas con los bienes robados a los indios en Norteamérica? ¿Cuál es la diferencia? Todas estas preguntas son relevantes para la construcción de carreteras, ya que si los nativos americanos son realmente propietarios de prácticamente toda la tierra, y no desean venderla para construir carreteras, eso acaba prácticamente con la expansión de esta forma de transporte. Si se les paga una reparación en forma de tierra, podríamos vernos obligados a destruir la mayoría de nuestras carreteras.

WALTER BLOCK: En primer lugar, incluso si acepto su premisa en su totalidad, que los indios realmente son dueños de la mayor parte del territorio de los EE.UU., no está en absoluto claro que deseen que todas o incluso la mayoría de las carreteras se conviertan en tierras de cultivo o bosques o cotos de caza, o lo que sea. Seguramente, la mayor parte de esta superficie vale mucho más para las carreteras y las calles que para estos otros fines. Si los nativos son los dueños, ¿por qué querrían sufrir las enormes pérdidas económicas que conllevan estas conversiones? ¿Porque las granjas y los bosques son más coherentes con su "cultura"? Es muy poco probable. Ahora presiden una plétora de establecimientos occidentales, orientados al juego, debido a las lagunas de la ley, y es difícil argumentar que forman parte de sus tradiciones. No, la maximización del beneficio no es un monopolio de blancos, negros u orientales.

En segundo lugar, no está en absoluto claro que los indios sean los propietarios legítimos de algo parecido a la totalidad de los EE.UU. Según la ley libertaria, sólo podrían reclamar las partes de la tierra que cultivaron u ocuparon, no las que cazaron. Eran dueños de los caminos que utilizaban para ir de sus lugares de invierno a los de verano. Esto se basa en la teoría Lockean-Rothbardiana-Hoppeana de la propiedad. Estimo que poseían, de este modo, como mucho el 1% de la tierra de los Estados Unidos.³

El antídoto contra el robo de tierras, y algunas tierras fueron efectivamente robadas a los indios, es la reparación o, mejor aún, la devolución de las tierras robadas. Sí, en efecto, "nosotros", los actuales propietarios de estas tierras, debemos devolverlas cuando y donde se pueda encontrar un heredero de los propietarios originales. Pero la posesión es propiamente 9/10 de la ley. Siempre se presume que el propietario actual es el propietario legítimo. La carga de la prueba de lo contrario recae sobre quien quiera anular esos títulos de propiedad. Esto se aplica a todos los reclamantes, a lo largo de la historia, sin excepción. La justicia no prescribe para el libertario. Sin embargo, cuanto más se retroceda en el

tiempo, especialmente si no había lenguaje escrito, más difícil será cumplir con esta carga de la prueba. En el caso de los indios, al carecer de una lengua escrita y al haberse producido el robo hace tantos años, hay pocas esperanzas de que se justifique la reparación de las tierras. En Canadá, los tribunales han permitido que el testimonio de los ancianos de la tribu sea determinante en estos asuntos. Pero un tribunal adecuado lo descartaría como mero testimonio de oídas.

PREGUNTA: He oído que está trabajando en un nuevo libro. ¿Puede hablarnos un poco de él y de cuándo estará listo para nuestro consumo?

WALTER BLOCK: Mi nuevo libro, que será publicado por el Instituto Ludwig von Mises, será sobre la privatización de las carreteras. Se basará en mis publicaciones existentes sobre este tema, además de mucho material nuevo no publicado anteriormente. Posiblemente, el material generado en este proceso de entrevistas se utilizará en él. Permítanme dar un poco de vuelta a las cosas: Tengo una pregunta para usted: ¿cuál sería un buen título para el libro? El título de trabajo es algo así como "Privatización de las carreteras", pero, espero que podamos hacerlo mejor.

PREGUNTA: Sólo quería preguntarle cuál cree que es el panorama del futuro de la libertad en la actualidad, y también qué proyectos o acciones cree que son eficaces, y obtener algunos consejos para que los libertarios (y otros amantes de la libertad) puedan vivir más libremente. Al fin y al cabo, las carreteras no se privatizarán si el clima de libertad no es mucho mayor que el actual.

WALTER BLOCK: Cuando empecé en el movimiento libertario, en torno a 1963 o así, había probablemente, literalmente, un centenar de libertarios en todo el mundo. Ahora, usando esa palabra, libertario, de la misma manera que antes, debe haber decenas de miles de nosotros, si no cientos de miles. Hemos hecho grandes progresos. En los primeros tiempos, si no conocía a la persona como libertaria, probablemente no lo era. Ahora, hay organizaciones libertarias enteras, por no hablar de individuos, que desconozco por completo.⁴

Creo que las perspectivas de aumentar nuestro número son grandes. Tal vez no para aumentarlas proporcionalmente, ya que es más fácil crecer en porcentaje cuando se tiene prácticamente cero. Si duplicamos nuestro tamaño una vez al año en los primeros tiempos, es posible que aún podamos hacerlo una vez cada varios años, hoy en día.

Pero nos encontramos con obstáculos. Dos de los mayores exponentes de la filosofía, que están por encima de todos los demás en cuanto al número de personas que han convertido a la única y verdadera fe, han fallecido recientemente (Murray Rothbard y Ayn Rand). Esto hará que nuestra tarea sea mucho más difícil.

PREGUNTA: ¿Cómo debemos proceder? De las mismas maneras de siempre: escribiendo, dando conferencias, enseñando en la universidad, promoviendo el Partido Libertario.⁵ No creo que tengamos ninguna ventaja comparativa en la agitación de la chusma, o en coger la pistola.

WALTER BLOCK: Mi inclinación natural es negarme a responder a esta pregunta (lo sé, lo sé, ya he empezado a responderla; no preguntes). Mi razón para esta "negativa" es que las perspectivas de libertad no tienen nada que ver con mi propio compromiso con el proceso de intentar obtenerla. Es decir, voy a seguir intentándolo, exactamente al mismo ritmo, sin importar las perspectivas. Mi razonamiento tiene poco que ver con la probabilidad de éxito. Lo hago porque creo que es mi obligación moral hacerlo, porque quiero pasar a la siguiente generación la bandera, o la antorcha o el estandarte que me han pasado a mí, y porque simplemente es muy divertido.

Sin embargo, me has hecho una pregunta civilizada, así que supongo que debería intentarlo. Así que, aquí va. Soy pesimista en cuanto a las perspectivas de la libertad. Creo que los seres humanos están predispuestos, por razones sociobiológicas, a ser contrarios a la libertad. Nosotros, como especie, hemos vivido durante millones de años en grupos de veinte a treinta personas en cuevas y bosques, donde los mercados no podían, o al menos no funcionaban. Como resultado, sostengo que no estamos biológicamente contruidos para apreciar los mercados. Cada vez que recibo una nueva clase de primer año, tengo que demostrar para su total asombro y consternación que los salarios mínimos no ayudan a los pobres, que el libre comercio sí lo hace, que los mercados, y no la asistencia social, ayudan a los pobres, etc., etc. Creo que la razón de esto no es simplemente los programas de televisión que han visto, o los libros para niños (porque, entonces, ¿cómo los explicamos?), sino que nuestra especie está biológicamente sesgada contra la libertad económica. Siempre será difícil promover la libertad. Si miramos hacia atrás en la historia, en todo el mundo, hay muy pocos casos de libertad que hayamos tenido. Sí, hace doscientos años en Estados Unidos y Gran Bretaña; pero fueron aberraciones. Como científicos sociales, no tenemos que explicar estos valores atípicos estadísticos; más bien tenemos que dar cuenta del 99,99% de la historia de la humanidad en la que la libertad no es un ideal. Quizá sea un testimonio del movimiento libertario el hecho de que la filosofía de la libertad rara vez haya sido más fuerte a lo largo de toda la historia, sino sólo en una docena de países.

¿Cuáles son los mejores medios para alcanzar la libertad? Bueno, en esto soy un individualista metodológico (como en la mayoría de las cosas). Es decir, cada cual tiene su propio estilo. A algunos les convencerán mejor las canciones populares, las películas o las novelas (por ejemplo, *Atlas Shrugged*). A algunos les convencerán los profesores y escritores (mi propia ventaja comparativa, además de que esto se adapta mejor a mi personalidad). A otros, por los partidos políticos, o por una mudanza a New Hampshire, o por la creación de un nuevo país.

Los lectores deben tener en cuenta que Free West Net intentó pagar al Dr. Block 1,2 gramos de oro por sus dos horas de tiempo programadas para responder a nuestras preguntas. Walter nos devolvió generosamente este dinero real, y también nos permitió generosamente consumir bastante más de dos horas de su tiempo.

Espero que vivamos para ver el día en que haya un mejor mercado para los conocimientos especializados del Dr. Block y su visión intransigente hacia la libertad. En nuestra opinión, debería formar parte del consejo de administración de varias empresas (aún no existentes) que construyan las estructuras de libre mercado en el futuro, necesarias para sustituir los decrepitos desastres que son las instituciones del Estado.

1 Véase al respecto el magnífico Murray N. Rothbard, *The Ethics of Liberty* (Atlantic Highlands, N.J.: Humanities Press, 1982).

2 Véase también Walter Block y Richard Epstein, "Debate on Eminent Domain", *NYU Journal of Law & Liberty* 1, no. 3 (2005): 1144-69. Escúchelo en www.mises.org/multimedia/mp3/Block-Epstein.mp3.

3 Véanse al respecto varios artículos que escribí sobre el tema: Walter Block, "On Reparations to Blacks for Slavery", *Human Rights Review* 3, no. 4 (julio-septiembre): 53-73; Walter Block y Guillermo Yeatts, "The Economics and Ethics of Land Reform: A Critique of the Pontifical Council for Justice and Peace's Toward a Better Distribution of Land: El desafío de la reforma agraria", *Journal of Natural Resources and Environmental Law* 15, no. 1 (1999-2000): 27-69.

4 Véase en este www.policyexperts.org/organizations/organizations.cfm. Debería mencionar quizás mi organización favorita de promoción de la libertad: el Instituto Mises, www.mises.org.

5 www.lp.org.

APÉNDICE I

Víctimas mortales anuales en calles y carreteras de EE.UU. desde 1957

Año	Víctimas mortales	Kilómetros del vehículo	Tasa/100M de kilómetros de vehículos
1957	38,702	646,915	5.98
1958	36,981	664,915	5.56
1959	37,910	700,478	5.41
1960	38,137	718,845	5.31
1961	38,091	737,535	5.16
1962	40,804	766,852	5.32
1963	43,564	805,423	5.41
1964	47,700	846,500	5.63
1965	49,163	887,640	5.54
1966	51,524	927,915	5.55
1967	51,559	965,132	5.34
1968	53,831	1,019,726	5.28
1969	55,032	1,066,108	5.16
1970	53,672	1,114,098	4.82
1971	53,761	1,183,524	4.54
1972	55,704	1,264,614	4.40
1973	55,113	1,316,207	4.19
1974	46,078	1,282,790	3.59
1975	45,500	1,330,074	3.42
1976	45,523	1,402,380	3.25
1977	47,878	1,467,027	3.26
1978	50,331	1,544,704	3.26
1979	51,103	1,529,133	3.34
1980	51,091	1,527,295	3.35
1981	49,301	1,552,803	3.17
1982	43,945	1,595,010	2.76
1983	42,589	1,652,788	2.58
1984	44,257	1,720,269	2.57
1985	46,056	1,835,000	2.51
1986	46,385	1,921,000	2.41
1987	47,093	2,026,000	2.32
1988	45,555	2,107,040	2.16
1989	44,529	2,147,501	2.07
1990	41,162	2,172,214	1.89
1991	39,235	2,239,828	1.75
1992	40,115	2,296,585	1.75
1993	40,676	2,359,984	1.72
1994	41,798	2,422,696	1.73
1995	41,907	2,485,848	1.69
1996	41,967	2,560,373	1.64
1997	41,471	2,618,701	1.60
1998	41,611	2,692,335	1.50
1999	41,821	2,749,803	1.50
2001	42,116	2,781,462	1.51
2002	42,815	2,829,645	1.51

Datos de la Administración Federal de Carreteras <http://www.publicpurpose.com/hwy-fatal57+.htm>

* Datos preliminares www-nrd.nhtsa.dot.gov/departments/nrd-30/ncsa/AvailIn.html.

No se puede negar que las tasas de mortalidad por pasajero-milla recorrida han disminuido en el último medio siglo. Sería injusto negar que a las políticas gubernamentales se les debe atribuir al menos una parte de este descenso. En este contexto hay que mencionar las autopistas de acceso limitado y la legislación sobre el cinturón de seguridad. Sin embargo, las pruebas reunidas en este libro sugieren que si los empresarios privados con ánimo de lucro hubieran estado a cargo de la gestión de las carreteras de la nación en lugar de los burócratas del gobierno, la caída habría sido aún más precipitada en términos de estas tasas. Y en el lugar de las 40.000 víctimas mortales de las carreteras, más bien constantes, habrían perecido muchas menos.

APÉNDICE II

§ 31. Homicidio involuntario¹

A. El homicidio involuntario es:

(1) Un homicidio que sería un asesinato según el artículo 30 (asesinato en primer grado) o

el artículo 30.1 (asesinato en segundo grado), pero el delito se comete en una pasión súbita o un calor de la sangre inmediatamente causado por una provocación suficiente para privar a una persona promedio de su autocontrol y reflexión fría. La provocación no reducirá un homicidio a homicidio involuntario si el jurado considera que la sangre del delincuente se había enfriado realmente, o que la sangre de una persona promedio se habría enfriado, en el momento en que se cometió el delito; o

(2) Un homicidio cometido, sin intención de causar la muerte o grandes daños corporales.

(a) Cuando el delincuente esté perpetrando o intentando perpetrar cualquier delito grave no enumerado en el artículo 30 o 30.1, o cualquier delito menor intencionado que afecte directamente a la persona; o

(b) Cuando el delincuente se resista a la detención legal por medios

o de una manera que no sea intrínsecamente peligrosa, y las circunstancias sean tales que la muerte no constituya un asesinato según el artículo 30 o 30.1.

B. Quien cometa un homicidio será condenado a una pena de prisión de trabajos forzados no superior a cuarenta años. Sin embargo, si la víctima fue asesinada como resultado de recibir una agresión y era menor de diez años, el delincuente será condenado a trabajos forzados, sin beneficio de libertad condicional o suspensión de la pena, por un período no inferior a diez años ni superior a cuarenta.

Enmendado por las Leyes de 1973, n° 127, §1; Leyes de 1991, n° 864, §1; Leyes de 1992, n° 306, §1; Leyes de 1994, 3ª sesión ex. Sess., n° 115, §1.

§ 32. Homicidio por negligencia²

A. El homicidio por negligencia es la muerte de un ser humano por negligencia criminal.

B. La violación de una ley u ordenanza se considerará únicamente como prueba presuntiva de dicha negligencia.

C. Quien cometa el delito de homicidio por negligencia será condenado a una pena de prisión con o sin trabajos forzados no superior a cinco años, a una multa no superior a cinco mil dólares, o a ambas cosas. Sin embargo, si la víctima fue asesinada como resultado de recibir una agresión y era menor de diez años, el delincuente será encarcelado con trabajos forzados, sin el beneficio de la libertad condicional o la suspensión de la sentencia, por no menos de dos ni más de cinco años.

Enmendado por las Leyes de 1980, n° 708, §1; Leyes de 1991, n° 864, §1.

1 www.legis.state.la.us/lss/lss.asp?doc=78399.

2 www.legis.state.la.us/lss/lss.asp?doc=78409

Bibliografía

- Ackerman, Alan T. 1994. "Marco federal de condenas". En *Current Condemnation Law: Takings, Compensation and Benefits*, A.T. Ackerman, ed. Chicago: American Bar Association.
- Accident Facts. 1977. Chicago: Consejo Nacional de Seguridad.
- Ahlbrandt, Roger. 1973. "Efficiency in the Provision of Fire Services". *Public Choice* 16 (otoño).
- Anderson, William L. 2004. "Immigration Quandary" (24 de junio); www.mises.org/fullarticle.asp?control=567&id=68
- Anderson, Terry L., y Peter J. Hill, eds. 1996. *The Privatization Process: A Worldwide Perspective*. Lanham, Maryland: Rowman & Littlefield.
- Anderson, Terry, y Donald R. Leal. 1991. *Free Market Environmentalism*. San Francisco: Pacific Institute.
- Anderson, William, Walter Block, Thomas J. DiLorenzo, Ilana Mercer, Leon Snyman y Christopher Westley. 2001. "The Microsoft Corporation in Collision with Antitrust Law". *Journal of Social, Political and Economic Studies* 26, no. 1 (invierno).
- Appraisal of Real Estate, The. 1992. 10th ed. Chicago: Appraisal Institute.
- Armentano, Dominick T. 1972. *The Myths of Antitrust*. New Rochelle, N.Y.: Arlington House.
- . 1982. *Antitrust and Monopoly: Anatomy of a Policy Failure*. Nueva York: Wiley.
- . 1991. *Antitrust Policy: The Case for Repeal*. Washington, D.C.: Cato Institute.
- Armstrong, Don. 1982. *Competition vs. Monopoly*. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- Asch, P., y D.T. Levy. 1987. "¿Afecta la edad mínima de consumo de alcohol a las muertes de tráfico?" *Journal of Policy Analysis and Management* 6 (invierno).
- Ashton, T.S. 1955. *An Economic History of England*. London: Methuen.
- Baird, Charles W. 1989. "James Buchanan y los austriacos: The Common Ground". *Cato Journal* 9, n° 1 (primavera/verano).
- Baker, Robert F. 1971. *The Highway Risk Problem*. New York: John Wiley and Sons.
- Balaker, Ted. "Strapped: Unbuckling Seat Belt Laws" (27 de mayo de 2004); www.reason.com/hod/tb052704.html
- Banfield, Edward C. 1970. *The Unheavenly City*. Boston: Little, Brown.
- Barnett, William II. 1989. "Subjective Cost Revisited". *Review of Austrian Economics* 3.
- Barnett, William II, y Walter Block. 2007. "Saving and Investing: A Praxeological Approach". *New Perspectives on Political Economy* 3, no. 2.
- Bates, Regis J., y Donald Gregory. 1998. *Voice and Data Communications Handbook*. Nueva York: McGraw Hill.
- Baumol, William J. 1963. "Urban Services: Interacciones de las decisiones públicas y privadas". En *Public Expenditure Decisions in the Urban Community*, Howard G. Schaller, ed. Baltimore, Md.: Johns Hopkins Press.
- Becker, Gary. 1957. *The Economics of Discrimination*. Chicago: Universidad of Chicago Press.
- Beito, David T. 1988. "La asociación voluntaria y la vida de la ciudad". *Humane Studies Review* (Otoño).
- . 1989. "La propiedad de las alturas de mando". *Ensayos sobre obras públicas* Historia 16.
- . 1993. "De los privilegios a los bulevares: El suministro privado de infraestructuras en Estados Unidos durante el siglo XIX". En *Development by Consent: The Voluntary Supply of Public Goods and Services*, Jerry Jenkins y David E. Sisk, eds. San Francisco: ICS Press.
- Beito, David T., y Linda Royster Beito. 1998. "Rival Road Builders: Private Toll Roads in Nevada, 1852-1880". *Nevada Historical Society Quarterly* 41 (verano).
- Benson, Bruce L. 1981. "Land Use Regulation: A Supply and Demand Analysis of Changing Property Rights". *Journal of Libertarian Studies* 5, no. 4 (otoño).
- . 1989. "Enforcement of Private Property Rights in Primitive Societies: Law Without Government". *Journal of Libertarian Studies* 9, no. 1 (Invierno).
- . 1993. "The Impetus for Recognizing Private Property and Adopting Ethical Behavior in a Market Economy: Natural Law, Government Law, or Evolving Self-Interest". *Review of Austrian Economics* 6, no. 2 (primavera).
- . 1998. *To Serve and Protect: Privatization and Community in Criminal Justice* (Nueva York: University Press, 1998).
- Bennett, James T. 1980. *Better Government at Half the Price*. Boston: Green Hill Publishing.
- Bennett, James T., y Thomas DiLorenzo. 1983. "On Weather Forecasting". *Journal of Labor Research*.
- . 1989. *Competencia desleal: The Profits of Non-Profits*. New York: Hamilton Press.
- Bennett, James T., y Manuel H. Johnson. 1980. "Tax Reduction Without Sacrifice: Private Sector Production of Public Services". *Public Finance Quarterly* 8, no. 4 (octubre).
- Bethell, Tom. 1998. *The Noblest Triumph: Property and Prosperity Through the Ages*. New York: St. Martin's Press.
- Bish, Robert L., y Robert J. Kirk. 1974. *Economic Principles and Urban Problems*. Englewood Cliffs, NJ.: Prentice-Hall.

Bish, Robert L., y Robert Warren. 1972. "Scale and Monopoly Problems in Urban Government Services". *Urban Affairs Quarterly* 8, no. 1 (septiembre).

Blair, Roger D., Paul B. Ginsberg y Ronald J. Vogel. 1975. "Blue Cross-Blue Shield Administration Costs: A Study of Non-Profit Health Insurers". *Economic Inquiry* 13 (junio).

Block, Walter. 1975. "On Value Freedom in Economics". *The American Economist* 19 (primavera): 38-41; www.mises.org/etexts/valuefreedom.pdf;

<http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/valuefreedom.htm>

--. 1977. "Coase and Demsetz on Private Property Rights". *Journal of Libertarian Studies* 1, no. 2 (primavera); www.mises.org/journals/jls/1_2/1_2_4.pdf

--. 1979. "Free Market Transportation: Desnacionalizando las carreteras". *Journal of Libertarian Studies* 3, no. 2 (verano).

www.mises.org/journals/jls/3_2/3_2_7.pdf

--. 1980. "Sobre el libro 'On Austrian Methodology' de Robert Nozick". *Inquiry* 23

(Otoño).

--. 1980a. "Congestión y tarificación de las carreteras". *Journal of Libertarian Studies* 4, no. 3 (verano);

http://www.mises.org/journals/jls/4_3/4_3_6.pdf.

--. ed. 1980b. *Zoning: Its Costs and Relevance for the 1980s*. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.

--. 1982. *Amending the Combines Investigation Act*. Vancouver, B.C.: Instituto Fraser.

--. 1983a. "Theories of Highway Safety". *Transportation Research*

Record #912; www.walterblock.com/publications/highway_safety.pdf

--. 1983b. "Public Goods and Externalities: The Case of Roads". *Journal of Libertarian Studies* 7, n° 1 (primavera); reimpresso en *The*

Legacy of Ludwig von Mises, Peter J. Boettke y Peter Leeson, eds. (Cheltenham, U.K.: Edward Elgar). www.mises.org/journals/jls/7_1/7_1_1.pdf

--. 1985. *Defending the Undefendable*. Nueva York: Fox and Wilkes.--. 1986. "Intercambio de dinero por silencio". *University of Hawaii Law Review* 8, n° 1 (primavera): 57-73. Reimpresso como "¿Comerciendo dinero por silencio?". En *Economic Imperialism: The Economic Approach Applied Outside the Traditional Areas of Economics*, Peter Bernholz y Gerard Radnitzky, eds. Nueva York: Paragon House; <http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/tradingmoneyforsilence.htm>

--. 1989. "Comentario sobre la obra de William Stanbury Privatization in Canada: ¿Ideología, simbolismo o sustancia?" En *Privatization and State-Owned Enterprises: Lessons for the U.K., Canada and the U.S.*, Paul MacAvoy, William Stanbury, George Yarrow y Richard Zeckhauser, eds. Boston: Kluwer.

--. 1989. "The Justification of Taxation in the Public Finance Literature:

An Unorthodox View". *Journal of Public Finance and Public Choice* 3 (Otoño 1989); http://www.walterblock.com/publications/justification_taxation.pdf

--. 1990. "Comment on Alan Walters' Deregulation and Privatization:

Lessons from the U.K." En *The Law and Economics of Competition Policy*, Frank Mathewson, Michael Trebilcock y Michael Walker, eds. Vancouver, B.C.: Instituto Fraser.

--. 1990b. "El proceso de privatización". En O. Yul Kwon, ed., *International Privatization: Global Trends, Policies, Processes, Experiences*. Saskatchewan: Institute for Saskatchewan Enterprise.

--. 1991. "Relaciones laborales, sindicatos y negociación colectiva: A Political Economic Analysis". *Journal of Social Political and Economic Studies* 16, no. 4 (invierno).

--. 1992. "Instituciones, derechos de propiedad y externalidades: The Case of Water Quality", en *Agriculture and water Quality: Proceedings of an Interdisciplinary Symposium*, Murray H. Miller, J.E. FitzGibbon Glenn C. Fox, R.W. Gillham y H.R. Whiteley, eds. (Guelph, On: Guelph Centre for Soil and Water Conservation, University of Guelph Press).

--. 1994. "Libertarianism vs. Libertinism". *Journal of Libertarian Studies* 11, no. 1 (otoño).

--. 1994b. "Total Repeal of Anti-trust Legislation: A Critique of Bork, Brozen and Posner," *Review of Austrian Economics* 8, no. 1.

--. 1995. "Ethics, Efficiency, Coasean Property Rights and Psychic psíquica: A Reply to Demsetz". *Review of Austrian Economics* 8, no. 2; http://www.mises.org/journals/rae/pdf/rae8_2_4.pdf

--. 1996. "El SOCIALISMO VIAL". *International Journal of Value-Based Management* 9; http://walterblock.com/publications/road_socialism.pdf

--. 1997. "La publicidad del tabaco". *International Journal of Value-Based Management* 10, no. 3 (mayo).""

--. 1998a. "Un argumento libertario a favor de la libre inmigración". *Journal of Libertarian Studies* 13, no. 2 (verano);

http://www.mises.org/journals/jls/13_2/13_2_4.pdf

--. 1998b. "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property: Reply to Gordon Tullock". *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 8, no. 2/3 (junio-septiembre);

http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/roads2_vol8.htm

- Bish, Robert L., y Robert Warren. 1972. "Scale and Monopoly Problems in Urban Government Services". *Urban Affairs Quarterly* 8, no. 1 (septiembre).
- Blair, Roger D., Paul B. Ginsberg y Ronald J. Vogel. 1975. "Blue Cross-Blue Shield Administration Costs: A Study of Non-Profit Health Insurers". *Economic Inquiry* 13 (junio).
- Block, Walter. 1975. "On Value Freedom in Economics". *The American Economist* 19 (primavera): 38-41; www.mises.org/etexts/valuefreedom.pdf;
- . 1998c. "Private Roads, Competition, Automobile Insurance and Price Controls." *Competitiveness Review* 8, no. 1; <http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/privateroads.htm>
- . 1998d. "Compromising the Uncompromisable: Speed, Parades, Cigarettes." *Asian Economic Review* 40, no. 1 (April); http://walterblock.com/publications/speed_parades.pdf
- , 2002a. "Radical Privatization and other Libertarian Conundrums." *International Journal of Politics and Ethics* 2, no. 2.
- , 2002b. "On Reparations to Blacks for Slavery." *Human Rights Review* 3, no. 4 (July-September).
- , 2002c. "Homesteading City Streets; An Exercise in Managerial Theory." *Planning and Markets* 5, no. 1 (September); <http://www-pam.usc.edu/volume5/v5ila2s1.html>; <http://www-pam.usc.edu/>
- , 2003a. "Decentralization, Subsidiarity, Rodney King and State Deification." *European Journal of Law and Economics* 16, no. 2 (November).
- 2003b. "Overcoming Difficulties in Road Privatization." *Etica e Politica/Ethics & Politics*; http://www.units.it/etica/2003_2/block.htm
- "Kuffik on Inalienability: A Rejoinder." Unpublished manuscript.
- , 2004a. "Open Letter to Mothers Against Drunk Driving (MADD)," *Procesos de Mercado: Revista Europea de Economía Política (Market Processes: European Journal of Political Economy)* 1, no. 1 (Primavera).
- . 2004b. "Radical Libertarianism: Applying Libertarian Principles to Dealing with the Unjust Government, Part 1." *Reason Papers* 27 (Fall)3.
- , 2005. "Road Privatization: A Rejoinder to Mohring," *Privatize Roads and Highways*. Lewiston, N.Y.: Edwin Mellen Press.
- Block, Walter, and William Barnett. n.d. Unpublished manuscript. "An Austrian Critique of Neo-Classical Monopoly and Monopsony Theory."
- Block, Walter y Matthew Block. 1996. "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property Rights". *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, no. 2/3 (junio-septiembre).
- http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/roads1_vol7.htm
- Block, Walter, Geoffrey Brennan y Kenneth Elzinga, eds. 1985. *Moralidad of the Market: Religious and Economic Perspectives* (Vancouver, B.C.: Fraser Institute).
- Block, Walter y Gene Callahan. 2003. "¿Existe el derecho a la inmigración? A Libertarian Perspective". *Human Rights Review* 5, n° 1 (octubre-diciembre).
- Block, Walter y Tom DiLorenzo. 2000. "Is Voluntary Government possible? A Critique of Constitutional Economics". *Journal of Institutional and Theoretical Economics* 156, no. 4 (diciembre).
- , 2001. "The Calculus of Consent Revisited". *Public Finance and Management* 1, no. 3; revista electrónica, url: www.spafef.com; <http://www.spafef.com>; http://spafef.com/PFM_PUB/pubvin3.html
- Block, Walter, y Kenneth M. Garschina. 1996. "Hayek, Business Cycles and Fractional Reserve Banking: Continuing the De-Homogenization Process", *Review of Austrian Economics* 9, n° 1; http://www.mises.org/journals/rae/pdf/rae9_1_3.pdf; http://www.mises.org/journals/rae/pdf/r91_3.pdf
- Block, Walter y David Gordon. 1985. "Blackmail, Extortion and Free Speech: Una respuesta a Posner, Epstein, Nozick y Lindgren". *Loyola of Los Angeles Law Review* 19, n° 1. <http://141.164.133.3/faculty/Block/Blockarticles/blackmail.htm>
- Block, Walter, y Guillermo Yeatts. 1999-2000. "The Economics and Ethics of Land Reform: A Critique of the Pontifical Council for Justice and Peace's y la Paz, "Hacia una mejor distribución de la tierra: The Challenge of Agrarian Reform", *Journal of Natural Resources and Environmental Law* 15, no. 1.
- Boettke, Peter J. 1993. *Why Perestroika Failed: The Politics and Economics of Socialist Transformation*. Nueva York: Routledge.
- Bonavia, Michael R. 1954. *The Economics of Transport*. London: Cambridge University Press.
- Borchering, Thomas, ed. 1977. *Budgets and Bureaucrats: The Sources of Government Growth*. Durham, N.C.: Duke University Press.
- de JSTOR: <http://www.jstor.org/search/c99333c.1067547751/1-10?Configsortorder=SCORE&zframe=noframe&dpi=38;config=jstor>
- Boudreaux, Donald. 1997. "A Free Market Case Against Open Inmigración". "Notes From FEE". *The Freeman* (octubre).
- Boudreaux, Donald, y Thomas J. DiLorenzo. 1992. "The Protectionist Roots of Antitrust", *Review of Austrian Economics* 6, n° 2.
- Brimelow, Peter. 1995. *Alien Nation: Common Sense about America's*

Immigration Disaster. Nueva York: Random House.

British Columbia Report 21 (agosto de 1996).

Brownlee, O.H. y Walter W. Heller. 1956. "Highway Development and Financing". *American Economic Review* (mayo).

Bruce-Briggs, Barry. 1978. *La guerra contra el automóvil*. New York: Dutton.

Buchanan, James M. 1952. "The Pricing of Highway Services". *National Tax Journal* 5, no. 2 (junio).

—, 1964. "¿Qué deben hacer los economistas?" *The Southern Economic Journal* 30, no. 3.

—, 1969. *Cost and Choice: An Inquiry into Economic Theory*. Chicago: Markham.

—, 1975. *The Limits of Liberty*. Chicago: University of Chicago Press.

—, 1979. "Public Choice and Public Finance". ¿Qué deben hacer los economistas hacer? Indianapolis: Liberty Press.

—, 1990. "La lógica contractualista del liberalismo clásico". En *Liberty, Property, and the Future of Constitutional Development*, Ellen Frankel Paul y Howard Dickman, eds. Albany: State University of New York Press.

Buchanan, James M., y G.F. Thirlby. 1981. *L.S.E. Essays on Cost*. Nueva York: New York University Press.

Buchanan, James M., y Gordon Tullock. 1971. *The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy*. Ann Arbor: Universidad de Michigan.

—, 1997. "Buchanan and Tullock's The Calculus of Consent". *The Logic of Action Two: Applications and Criticism from the Austrian School*. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar Publishing.

Buchanan, James M., Robert D. Tollison y Gordon Tullock, eds. 1980. *Toward a Theory of the Rent-Seeking Society*. College Station: Texas A&M University.

Buchanan, Patrick J. 2002. *The Death of the West: How Dying Populations y las invasiones de inmigrantes ponen en peligro nuestro país y nuestra civilización*. Nueva York: St. Martin's Press.

Burchard, John. 1970. "Diseño y belleza urbana en la ciudad central". En James Q. Wilson, ed., *The Metropolitan Enigma*. Garden City, N.Y.: Doubleday.

Butler. 1985. *Privatizing Federal Spending*. New York: Universe Books.

Buxbaum, R.G., y T. Colton. 1966. "Relationship of Motor Vehicle Inspection to Accident Mortality". *The Journal of the American Medical Association*.

Cadin, Michelle, y Walter Block. 1997. "Privatizar el sistema público de carreteras System". *The Freeman* 47, no. 2 (febrero); <http://www.fee.org/vnews.php?nid=3701>

Callahan, J.M. 1970. "Los Estados avanzan lentamente en los proyectos de seguridad". *Tráfico Digest and Review* (marzo).

Diario de California 1978. "Diamond Lanes Experiment" (enero).

Campbell, H.E. 1973. "The Wet Pavement Accident Problem: Breaking Through". *Traffic Quarterly* (abril).

Caplan, Bryan. 1996. "Una propuesta práctica para privatizar las autopistas y otros monopolios ¿naturales? Monopolies". *Economic Notes* 72. Londres: Libertarian Alliance.

Castle, Gilbert. 1976. "The 55 MPH Speed Limit: A Cost-Benefit Analysis". *Traffic Engineering* 45 (enero).

Cirillo, J.A. 1968. "Interstate System Accident Research Study II, Interim Report II". *Public Roads* 35 (agosto).

Clarkson, Kenneth W. 1972. "Some Implications of Property Rights in Hospital Management". *Journal of Law & Economics* 15, n° 2 (octubre).

Coase, Ronald H. 1937. "La naturaleza de la empresa". *Economica* 4 (noviembre).

—, 1960. "El problema del coste social". *Revista de Derecho y Economía* 3 (octubre).

—, 1988. *The Firm, The Market and The Law*. Chicago: University of Chicago Press.

—, 1992. "La estructura institucional de la producción". *American Economic Review* 82, no. 4 (septiembre).

Cobin, John M. 1999. "Market Provisions of Highways: Lessons from Costanera Norte". *Planning and Markets* 2, no. 1.

Conquest, Robert. 1986. *The Harvest of Sorrow*. New York: Oxford University Press.

— 1990. *El Gran Terror*. Edmonton, Alberta: Universidad de Edmonton.

Cook, P.J., y G. Tauchen. 1984. "The Effect of Minimum Drinking Age Legislation on Youthful Auto Fatalities, 1970-1977". *Journal of Legal Studies* 13.

Cooper, Norman L. 1971. *Urban Transportation: An Answer*. Bloomington: Bureau of Business Research, Indiana University.

Cooter, Robert D. 2001. *The Strategic Constitution*. Princeton, N.J.: Princeton University Press.

Cordato, Roy E. 1992. *Welfare Economics and Externalities in an Open Ended Universe: A Modern Austrian Perspective*. Boston: Kluwer.

Courtois, Stephane, Nicolas Werth, Jean-Louis Panne, Andrzej Paczkowski, Karel Bartosek, y Jean Louis Margolin. 1999. *El libro negro del Communism: Crímenes, terror y represión*. Traducido del francés por Jonathan Murphy y Mark Kramer. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.

Cowen, Tyler, ed. 1988. *The Theory of Market Failure: A Critical Examination*. Fairfax, Va.: George Mason University Press.

Crain, M.W. 1980. *Vehicle Safety Inspection Systems*. Washington, D.C.: American Enterprise Institute for Public Policy Research.

Crain, W. Mark, y Asghar Zardkooi. 1998. "A Test of the Property Rights Theory of the Firm: Water Utilities in the United States". *Journal of Law & Economics* 21, no. 2 (octubre).

Crandall, Robert, y Jerry Hausman. 2000. "Competition in U.S. Telecommunications Services: Efectos de la legislación de 1996". En *Deregulation of Network Industries: What's Next?*, S. Peltzman y C. Winston, eds. Washington, D.C.: AEI-Brookings.

Crandall, R.W., H.K. Gruenspehl, T.E. Keeler y L.B. Lave. 1986. *Regulating the Automobile*. Washington, D.C.: Brookings Institution.

Cuzán, Alfred G. 1979. "¿Salimos alguna vez de la anarquía?" *Revista of Libertarian Studies* 3, no. 2 (verano).

Davies, David G. 1971. "The Efficiency of Public Versus Private Firms: The Case of Australia's Two Airlines". *Journal of Law & Economics* 14, no. 1 (abril).

— 1977. "Property Rights and Economic Efficiency-The Australian Airlines Airlines Revisited". *Journal of Law & Economics* 20, no. 1 (abril).

De Jasay, Anthony. 1985. *The State*. Oxford: Basil Blackwell.

Demsetz, Harold. 1976. "Toward a Theory of Property Rights". *American Economic Review* 57.

—, 1979. "Ética y eficiencia en los sistemas de derechos de propiedad, en el tiempo". En Mario Rizzo, ed., *Uncertainty and Disequilibrium: Explorations of Austrian Themes*. Lexington, Mass.: D.C. Heath and Co.

De Palma, Andre, y Robin Lindsey. 2000. "Private Toll Roads: Competition under various ownership regimes". *The Annals of Regional Science* 34.

—, 2001. "A Model of Curb Rights In Private Urban Transit Markets". Foro canadiense de investigación sobre el transporte. Proceedings of the 36th Conferencia anual.

DiLorenzo, Thomas J. 1990. "The Subjectivist Roots of James Buchanan's Economics". *Review of Austrian Economics* 4.

—, 1996. "The Myth of Natural Monopoly," *Review of Austrian Economics* 9, no. 2; http://www.mises.org/journals/rae/pdf/rae9_2_3.pdf

DiLorenzo, Tom, y Walter Block. 2001. "Constitutional Economics and the Calculus of Consent". *Journal of Libertarian Studies* 15, no. 3, (verano); http://www.mises.org/journals/jls/15_3/15_3_2.pdf

Downs, Anthony. 1970. *Urban Problems and Prospects*. Chicago: Markham Publishing.

Duda, J.L. 1977. *Program Evaluation Support for the Motor Vehicle Diagnostic Inspection Demonstration Projects, 11: Costs and Benefits*. Falls Church, Va.: Computer Sciences Corporation.

Duestenberg, Thomas J., y Kenneth Gordon. 1997. *Competition and Deregulation in Telecommunications: The case for a New Paradigm*. Indianapolis, Indiana: Hudson Institute.

Dyckman, John W. 1971. "El transporte en las ciudades". En *Economics of Urban Problems*, Arthur F. Schreiber, Paul K. Gatons y Richard B. Clemmer, eds. Boston: Houghton Mifflin.

Eaton, J.D. 1995. *Real Estate Valuation in Litigation*. Chicago: Appraisal Institute.

—, 2002. "Vigila este espacio aéreo". *The Economist* (22-28 de junio).

Ebeling, Richard. 1992. "Introduction" (Introducción). En *The Global Failure of Socialism*, Hillsdale, Mich.: Hillsdale College Press.

Egmose, L., y T. Egmose. 1986. "Los límites de velocidad salvan vidas". *Journal of Traffic Medicine* 14.

Enke, Stephen. 1955. "More on the Misuse of Mathematics in Economics:

A Rejoinder". Review of Economics and Statistics (mayo).

Epstein, Richard A. 1985. *Takings: Private Property and the Power of Eminent Domain*. Cambridge, Mass. y Londres: Harvard University Press.—. 1992. *Forbidden Grounds: The Case Against Employment Discrimination Laws*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.

Evers, Williamson. 1996. *Victim's Rights, Restitution and Retribution*. Oakland, California: Independent Institute.

Faigin, B.M. 1976. 175 Societal Costs of Motor Vehicle Accidents. Washington, D.C.: Departamento de Transporte de EE.UU., National Highway Traffic Safety Administration.

Sistema de Informes de Análisis de Fatalidades (FARS). 2001. Base de datos en <http://www.fars.nhtsa.dot.gov/queryReport.cfm?stateid=08;year=2001>

Fishel, William A. 2001. The Homevoter Hypothesis: How Home Values influyen en la fiscalidad de los gobiernos locales, la financiación de las escuelas y las políticas de uso del suelo de la tierra. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.

Fitzgerald, Randall. 1989. *When Government Goes Private: Successful Alternatives to Public Services*. Nueva York: Universe Books, 1989.

Fletcher, George P. 1985. "Paradoxes in Legal Thought", *Columbia Law Review*: 1263.

Flew, Antony. 1982. "¿Podría haber derechos naturales universales?" *Revista of Libertarian Studies* 6, no. 3-4 (verano/otoño).

Foldvary, Fred. 1994. *Public Goods and Private Communities: The Market Provision of Social Services*. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar.

Forester, Thomas, Robert F. McNown y Larry D. Singell. 1984. "A Cost Benefit Analysis of the 55 mph Speed Limit". *Southern Economic Journal* 50 (enero).

Fowles, Richard, y Peter D. Loeb. 1989. "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment". *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre).

Frech, H.E. 1976. "The Property Rights Theory of the Firm: Empirical Results from a Natural Experiment". *Journal of Political Economy* 84, no. 1 (febrero).

Friedman, David. 1979. "Private Creation and Enforcement of Law: A Historical Case". *Journal of Legal Studies* 8 (1979).

—, 1989. *La maquinaria de la libertad: Guía para un capitalismo radical*. 2ª ed. La Salle, 111.: Open Court.

—, 1992. "Cómo pensar en la contaminación; o por qué Ronald Coase mereció el Premio Nobel". *Liberty* 5, no. 3. (enero); http://www.daviddfriedman.com/Libertarian/The_Swedes.html

Friedman, Milton. 1956. *Studies in the Quantity Theory of Money*. Chicago: University of Chicago Press.

— 1962. *Capitalism and Freedom*. Chicago: Universidad de Chicago Press.

— 1991. "Di 'no' a la intolerancia". *Liberty* 4, no. 6 (julio).

Friedman, Milton, y Ama J. Schwartz. 1970. *Monetary Statistics of the United States: Estimates, Sources, Methods*. New York: National Bureau of Economic Research.

Fletcher, George P. 1985. "Paradoxes in Legal Thought", *Columbia Law Review*: 1263.

Flew, Antony. 1982. "¿Podría haber derechos naturales universales?" *Revista of Libertarian Studies* 6, no. 3-4 (verano/otoño).

Foldvary, Fred. 1994. *Public Goods and Private Communities: The Market Provision of Social Services*. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar.

Forester, Thomas, Robert F. McNown y Larry D. Singell. 1984. "A Cost Benefit Analysis of the 55 mph Speed Limit". *Southern Economic Journal* 50 (enero).

Fowles, Richard, y Peter D. Loeb. 1989. "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment". *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre).

Frech, H.E. 1976. "The Property Rights Theory of the Firm: Empirical Results from a Natural Experiment". *Journal of Political Economy* 84, no. 1 (febrero).

Friedman, David. 1979. "Private Creation and Enforcement of Law: A Historical Case". *Journal of Legal Studies* 8 (1979).

—, 1989. *La maquinaria de la libertad: Guía para un capitalismo radical*. 2ª ed. La Salle, 111.: Open Court.

—, 1992. "Cómo pensar en la contaminación; o por qué Ronald Coase mereció el Premio Nobel". *Liberty* 5, no. 3. (enero); http://www.daviddfriedman.com/Libertarian/The_Swedes.html

Friedman, Milton. 1956. *Studies in the Quantity Theory of Money*. Chicago: University of Chicago Press.

— 1962. *Capitalism and Freedom*. Chicago: Universidad de Chicago Press.

— 1991. "Di 'no' a la intolerancia". *Liberty* 4, no. 6 (julio).

Friedman, Milton, y Ama J. Schwartz. 1970. *Monetary Statistics of the United States: Estimates, Sources, Methods*. New York: National Bureau of Economic Research.

—. 1982. *Monetary Trends in the United States and the United Kingdom, Their Relation to Income, Prices, and Interest Rates, 1867-1975*. Chicago: University of Chicago Press.

Fuchs, V.R., e I. Leveson. 1967. "Motor Accident Mortality and Compulsory Inspection of Vehicles". *Journal of the American Medical Association* 201 (agosto).

Galbraith, John Kenneth. 1958. *The Affluent Society*. Boston: Houghton-Mifflin.

Garber, Nicholas J., y Ravi Gadirau. 1988. *Speed Variance and Its Influence on Accidents*, manuscrito inédito, AAA Foundation for Traffic Safety, Washington D.C. (julio).

General Motors Quarterly (1974): 28.

Gordon, David 1993. "Toward a Deconstruction of Utility and Welfare Economics", *Review of Austrian Economics* 6, n° 2.

Gordon, David. 1997. "The Invisible Hoppe". *The Mises Review* (invierno). http://www.mises.org/misesreview_detail.asp?control=47&sortorder=edición.

Grampp, W.S. 1950. "Some Effects of Rent Control". *Southern Economic Journal* (abril).

Graves, Philip E., Dwight R. Lee y Robert L. Sexton. 1989. "Statutes Versus Enforcement: The Case of the Optimal Speed Limit". *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre).

Gunderson, Gerald. 1989. "Privatization and the 19th-Century Turnpike". *Cato Journal* 9, n° 1 (primavera/verano).

Gwartney, James, Robert Lawson y Walter Block. 1996. *Económico Freedom of the World, 1975-1995*. Vancouver, B.C.: Instituto Fraser.

Gwartney, James D., y Richard E. Wagner, eds. 1988. *Public Choice and Constitutional Economics*. London: JAI Press.

Hadfield, Gillian. 2001. "La privatización del derecho mercantil". *Regulation* 24, no. 1 (primavera de 2001).

Hanke, Steve H. 1987. "Privatización". En *The New Palgrave: A Dictionary of Economics of Economics*, James Eatwell, Murray Milgate y Peter Newman, eds. Londres: Macmillan Press.

— 2003. "El dinero y el Estado de Derecho en Ecuador". Discurso pronunciado en Quito, octubre.

- Citas de artículos de JSTOR:
<http://www.jstor.org/search/cc99333c.10675478690/1-3?configsortorder=SCORE&frame=noframe&idpi=38;xconfig=jstor>

Haritos, Z. 1974. "Teoría de la tarificación de las carreteras". *Revista de Transporte* 13 (primavera).

Hauer, Ezra. 1971. "Accidentes, adelantamientos y control de la velocidad". *Accidente Analysis and Prevention* 3 (enero).

Haveman, Robert H. 1970. *The Economics of the Public Sector*. Nueva York: John Wiley and Sons.

Hayek, F.A. 1931. *Prices and Production*. London: Routledge and Sons.

—. 1944. *The Road to Serfdom*. Chicago: University Chicago Press.

— 1945. "El uso del conocimiento en la sociedad". *American Economic Review* 35 (no. 4).

—. 1948. "Cálculo socialista 1, II, § 11". *Individualism and Economic Order*. Chicago: University of Chicago Press.

— 1960. *La Constitución de la Libertad*. Chicago: Universidad de Chicago Press.

— 1973. *Law, Legislation and Liberty*. Chicago: Universidad de Chicago Press.

— 1975. *Collectivist Economic Planning*. Clifton, NJ.: Augustus M. Kelley, 1975.

Hazlett, Thomas W., y Matthew L. Spitzer. 1997. *La policía pública hacia la Cable Television: The Economics of Rate Controls*. Washington, D.C.: The AEI Press.

Hecht, Jeff. 2002. "Una cronología de la fibra óptica". www.sff.net/people/Jeff.Hecht/chron.html

Heldman, Peter K. 1997. *Competitive Telecommunications: How to Thrive Under the Telecommunications Act*. Nueva York: McGraw Hill.

Herbener, Jeffrey M. 1991. "Ludwig von Mises and the Austrian School of Economics". *Review of Austrian Economics* 5, no. 2.

Hermstein, Richard J., y Charles Murray. 1994. *The Bell Curve: Intelligence and Class Structure in American Life*. New York: Free Press.

Heyne, Paul. 1991. *The Economic Way of Thinking*, 6ª ed. Nueva York: Macmillan.

High, Jack. 1984-1985. "Bork's Paradox: Static vs. Dynamic Efficiency in Antitrust Analysis", *Contemporary Policy Issues* 3.

Hoppe, Hans-Hermann. 1988. *Praxeology and Economic Science*. Auburn, Ala: Ludwig von Mises Institute.

—, 1989. *A Theory of Socialism and Capitalism: Economics, Politics and Ethics*. Boston: Dordrecht.

— 1993. *La economía y la ética de la propiedad privada: Studies in Political Economy and Philosophy*. Boston: Kluwer.

— 1996. "Socialismo: ¿Un problema de propiedad o de conocimiento?" *Review of Austrian Economics* 9, no. 1.

—, 1998-1999. "La producción privada de defensa". *Journal of Libertarian Studies* 14, no. 1 (Invierno).

—, 2001. *Democracy-The God That Failed: The Economics and Politics of Monarchy, Democracy, and Natural Order*. New Brunswick, N.J.: Transaction Publishers.

Hoppe, Hans-Hermann, y Walter Block. 2002. "Property and Explotación". *International Journal of Value-Based Management* 15, no. 3.

Hoskin, A. 1986. "Consecuencias del aumento del límite de velocidad". *Journal of Safety Research* 17.

Hudgins, Edward L., ed. 1996. *The Last Monopoly: Privatizing the Postal Service*. Washington, D.C.: Cato Institute.

Hudson, James L. 1986. "The Philosophy of Immigration". *Journal of Libertarian Studies*, 8, no. 1 (invierno); http://www.mises.org/journals/jls/8_1/8_1_5.pdf

Hummel, Jeffrey Rogers. 1990. "National Goods vs. Public Goods: Defense, Disarmament and Free Riders". *The Review of Austrian Economics* 4.

Conferencia interinstitucional sobre la adquisición de tierras. 1992. *Uniform Appraisal Standards for Federal Land Acquisitions*. Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office.

Jackman, W.T. 1916. *The Development of Transportation in Modern England*. Cambridge: Cambridge University Press.

Jondrow, James, Marianne Bowes y Robert Levy. 1983. "The Optimal Speed Limit". *Economic Inquiry* 21 (julio). *Journal of Libertarian Studies* 13, n° 2; <http://www.mises.org/jlsdisplay.asp>

Kain, John F. 1971. "A Re-appraisal of Metropolitan Transportation Planning". En *Economics of Urban Problems: An Introduction*, Arthur Schreiber, Paul Gatons y Richard Clemmer, eds. Boston: Houghton Mifflin.

Kamerud, Dana B. 1983. "The 55 MPH Speed Limit: Costs, Benefits and Implied Tradeoffs". *Transportation Research* 17A (enero).

Kanner, Gideon. 2001. "Comment on Exxon v. Hill". *Compensación justa* (diciembre).

Kantor, Shawn E. 1998. *Politics and Property Rights: The Closing of the Open Range in the Postbellum South*. Chicago: Universidad de Chicago Press.

Khursheed, Aaiysha F., y Thomas E. Borchering. 1998. "Organizing Government Supply: The Role of Bureaucracy". En *Handbook of Public Finance*, Fred Thompson y Mark T. Green, eds. Nueva York: Marcel Dekker.

Kinsella, Stephan. 1992. "Estoppel: A New Justification for Individual individual". *Reason Papers* 17 (otoño).

—, 1996a. "Castigo y proporcionalidad: The Estoppel Approach". *Journal of Libertarian Studies* 12, no. 1 (primavera).

—, 1996b. "New Rationalist Directions in Libertarian Rights Theory". *Journal of Libertarian Studies* 12, no. 2 (Otoño).

—, 1997. "A Libertarian Theory of Punishment and Rights". 30 *Loyola L.A. Law Review*.

—, 1998-1999. "Inalienability and Punishment: A Reply to George Smith". *Journal of Libertarian Studies* 14, no. 1 (invierno).

Kirzner, Israel. 1973. *Competition and Entrepreneurship*. Chicago: University of Chicago Press.

Klein, Dan, y G.J. Fielding. 1992. "Private Toll Roads: Learning From the Nineteenth Century". *Transportation Quarterly* (julio).

—. 1993a. "Cómo franquiciar las autopistas". *Journal of Transport Economics and Policy* (mayo).

—, 1993b. "Carreles de alta ocupación/peaje: Phasing in Congestion Pricing a Lane at a Time". Policy Study 170 (noviembre).

Klein, Dan, y J.A. Waller. 1971. "Modificación del comportamiento del conductor frente a la modificación del entorno de conducción". *Modificación del entorno de conducción*. Traffic Quarterly (abril).

Klein, Dan, John Majewski, y Christopher Baer. 1993a. "Economía, Community and the Law: The Turnpike Movement in New York, 1797-1845". *Journal of Economic History* (marzo).

—, 1993b. "From Trunk to Branch: Toll Roads in New York, 1800-1860". *Essays in Economic and Business History* 11.

Klein, Daniel 1990. "¿La provisión voluntaria de bienes públicos? The Turnpike Companies of Early America". *Economic Inquiry* (octubre).

— 2002. "La provisión voluntaria de bienes públicos: The Turnpike Companies of Companies of Early America". En *The Voluntary City*, David T. Beiko, P. Gordon y Alexander Tabarrok, eds. Ann Arbor: University of Michigan Press.

Kochan, Donald J. 1998. "'Public Use' and the Independent Judiciary: Condena en una perspectiva de grupo de interés". *Texas Review of Law and Politics* 3.

Kolko, Gabriel. 1963. *Triumph of Conservatism*. Chicago: Quadrangle Books.

Kraft, Gerald y Thomas A. Domenich. 1968. "Free Transit", presentado at the Transportation and Poverty Conference, mimeografiado.

Brookline, Mass.: American Academy of Arts and Sciences. Citado en Lewis M. Schneider, "La falacia del transporte gratuito". *Harvard Business Review* 47 (enero-febrero de 1969).

Krecke, Elisabeth. 1992. "Law and the Market Order: An Austrian Critique of the Economic Analysis of Law", ponencia presentada en la conferencia del Ludwig von Mises Institute's Austrian Scholar Conference, Nueva York, 9-11 de octubre. 9-11.

Kreml, F.H. 1971. "On Highway Safety". *Traffic Digest and Review* (marzo).

Krutilla, John V. 1963. "Welfare Aspects of Benefit Cost Analysis". En *Public Expenditure Decisions in the Urban Community*, Howard G. Schaller, ed. Baltimore, Md.: Johns Hopkins Press.

Lachmann, L. 1956. *Capital and Its Structure*. Londres, Inglaterra: Bell and Sons.

Landes, William M. y Richard A. Posner. 1979. "Adjudication as a Private Good", *Journal of Legal Studies* 8.

Lathrop, Jr, William. 1972. "Reversible Roadway Controls". *Traffic Quarterly* (enero).

Lave, Charles A. 1985. "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit". *American Economic Review* 75, no. 5 (septiembre).

1989. "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Reply". *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre de 1989).

Lave, L.B., y W.E. Weber. 1970. "A Benefit Cost Analysis of Auto Safety Features". *Applied Economics* 2.

Lemenmnicier, Bertrand. 1996. "La Privatisation des rues". *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, no. 2/3 (junio-septiembre).

Leoni, Bruno, y Eugenio Frola. 1977. "On Mathematical Thinking in Economics". *Journal of Libertarian Studies* 1, no. 2 (primavera).

Levin, Michael. 1997. *Why Race Matters*. Westport, Conn.: Praeger.

Levy, David T., y Peter Asch. 1989. "Speeding, Coordination and 55-MPH Limit: Comment". *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre).

Lincoln Highway, The. 1935. *Asociación de la Autopista Lincoln*. Nueva York: Dodd, Mead.

Lindsay, Cottom M. 1976. "A Theory of Government Enterprise". *Revista of Political Economy* 84 (octubre).

Lindblom, Charles E. 2001. *The Market System: Cómo es, cómo funciona and What to Make of It*. New Haven, Conn: Yale University Press.

Locke, John. 1948. "An Essay Concerning the True Origin, Extent and End of Civil Government". En *Social Contract*, E. Barker, ed. Nueva York: Oxford University Press.

—, 1960. "An Essay Concerning the True Origin, Extent and End of Gobierno Civil". En *Two Treatises of Government*, Peter Laslett, ed. Cambridge: Cambridge University Press. Pp. 27-28.

Loeb, P.D. 1985. "The Efficacy and Cost effectiveness of Motor Vehicle Inspection Inspection Using Cross-sectional Data-An Econometric Analysis". *Southern Economic Journal* 52 (octubre).

— 1987. "The Determinants of Motor Vehicle Accidents with Special Consideration to Policy Variables. Consideración de las variables políticas". *Journal of Transport Economics and Policy* 21 (septiembre).

—, 1988. "The Determinants of Motor Vehicle Accidents-A Specification Error Analysis". *Revista de Logística y Transporte* 24 (marzo).

- Loeb, P.D., y B. Gilad. 1984. "The Efficacy and Cost Effectiveness of de las inspecciones de vehículos: un análisis específico por estados utilizando datos de series temporales". *Journal of Transport Economics and Policy* 18 (mayo).
- Lusvardi, Wayne C. 1998. "La muerte de los derechos de paso". *Right of Way, International Right of Way Association* (julio-agosto).
- Lusvardi, Wayne C., John Wright y Todd Amspoker. 2000. "Appraising Linear Subordinate Easements in Utility Corridors". *Appraisal Journal* (julio).
- Lusvardi, Wayne C., y W.B. Charles. 2001. "¿Chantaje de ancho de banda? What Price an Easement. Setting Market Value in Fiber Optic Corredores de fibra óptica". *Public Utilities Fortnightly* (1 de julio).
- Machan, Tibor R., ed. 1978. "Against Nonlibertarian Natural Rights". *Journal of Libertarian Studies* 2, no. 3 (otoño), ed. *The Libertarian Reader*. Totowa, N.J.: Rowman & Littlefield.
- , 1995. "A Defense of Property Rights and Capitalism", en *Introducing Applied Ethics*, Brenda Almond, ed. Oxford: Blackwell, 1995.
- Margolis, Julius. 1955. "A Comment on the Pure Theory of Public Expenditure". *Review of Economics and Statistics* (noviembre).
- Matteoni, Norman E., y Henry Veit. 1990. *Condemnation Practice in California-Supplement*. Berkeley, California: Continuing Education of the Bar.
- McChesney, Fred. 1991. "Antitrust and Regulation: Chicago's Contradictory Views", *Cato Journal* 10.
- McFarland, R.A. 1958. "Health and Safety in Transportation". *Public Health Reports* 73, no. 8 (agosto).
- McGee, Robert W. 1994. "The Fatal Flaw in NAFTA, GATT and All Other Trade Agreements", *Northwestern Journal of International Law & Business* 14, no. 3.
- Meggison, William L., y Jeffrey M. Netter. 2001. "From State to Market: A Survey of Empirical Studies on Privatization". *Journal of Economic Literature* 39 (junio).
- Meiburg, Charles O. 1963. "An Economic Analysis of Highway Services". *Quarterly Journal of Economics* 77 (noviembre).
- Metropolitan Transportation Problem, The. 1956. Washington, D.C.: Brookings Institution.
- Meyer, John R. 1964. "Knocking Down the Straw Men". En *City and Suburb*, Benjamin Chinitz, ed. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.
- , 1970. "El transporte urbano". En *The Metropolitan Enigma*, James Q. Wilson, ed. Garden City, N.Y.: Doubleday.
- Meyer, John R., John F. Kain y Martin Wohl. 1965. *The Urban Transportation Problem*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Milgrom, Paul R., Douglass C. North y Barry R. Weingast. 1990. "The Role of Institutions in the Revival of Trade: The Law Merchant, Private Judges, and the Champagne Fairs", *Economics and Politics* 2, no. 1.
- Mises, Ludwig von. [1933] 1975. "Economic Calculation in the Socialist Commonwealth", en *Collectivist Economic Planning*, F.A. Hayek, ed., Clifton, N.J. Clifton, N.J.: Kelley.
- , [1949] 1966. *La acción humana*. Regnery: Chicago.
- , 1969. *Bureaucracy*. New Rochelle, N.Y.: Arlington House.
- , 1981. *Socialismo*. Indianapolis, Indiana: LibertyPress/Liberty-Classics.
- Mohring, Herbert. 1965. "Urban Highway Investments". En *Measuring Benefits of Government Investments*, Robert Dorfman, ed. Washington, D.C.: Brookings Institution.
- 2006. "Congested Roads: Un análisis económico con las ciudades gemelas" *Ilustraciones*". En *Street Smart: Competition, Entrepreneurship and the Future of Roads*, Gabriel Roth, ed. New Brunswick, N.J.: Transactions Publishers.
- Mohring, Herbert D., y Mitchel Harwitz. 1962. *Highway Benefits*. Evanston, Ill.: Northwestern University Press.
- Morris, S.S. 1973. "Freeways and the Urban Traffic Problem". *Tráfico Quarterly* 27 (octubre).
- Nader, Ralph. 1972. *Unsafe at Any Speed*. Nueva York: Grossman Publishers.
- Administración Nacional de Seguridad y Tráfico en Carreteras. <http://www.nhtsa.dot.gov/>
- 2001. Base de datos del Sistema de Análisis de Fatalidades (FARS). <http://www.fars.nhtsa.dot.gov/queryReport.cfm?stateid=0&year=2001>
- Nelson, James C. 1962. "The Pricing of Highway, Waterway and Airway de las autopistas, las vías navegables y las vías aéreas". *American Economic Review, Papers and Proceedings* (mayo).
- Netter, D. 1952. "Toll Roads and the Crisis in Highway Finance". *National Tax Journal* 5, no. 2 (junio).
- Newbery, David M. 2001. *Privatization, Restructuring and Regulation of Network Industries*. Cambridge, Mass: MIT Press.
- Noble, Charles M. 1971. "Highway Design and Construction Related to Traffic Operations and Safety". *Traffic Quarterly* (noviembre).
- North, Douglass C. 1981. *Structure and Change in Economic History*. Nueva York: Norton.

—, 1990. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. New York: Cambridge University Press.

North, Gary. 1990. *Tools of Dominion: The Case Laws of Exodus*. Tyler, Texas: Instituto de Economía Cristiana.

—, 1992. *El teorema de Coase*. Tyler, Tx: The Institute for Christian Economics.

Nozick, Robert. 1974. *Anarchy, State, and Utopia*. New York: Basic Books.

Offitbank. 2002. "Los bonos del agua de California, a examen". www.offitbank.com/prod_serv/market_comm/ca_water.asp

Ohashi, T.M., T.P. Roth, Z.A. Spindler, M.L. McMillan, e K.H. Norrie. 1980. *Privatization Theory & Practice*. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.

Oi, W. 1977. "¿Seguridad a cualquier precio?" *The American Enterprise Institute Journal on Government and Society* (noviembre-diciembre).

Olmsted, Robert A. 1974. "Response to [William Vickrey's] *Improving New York's Transit Service-An Economist's View*". *Almanaque de la ciudad* 8 (abril).

Olson, Jr. Mancur. 1965. *The Logic of Collective Action*. New York: Schocken Books.

Oppenheimer, Franz. [1914] 1975. *The State*. Nueva York: Free Life Editions.

Owen, Wilfred. 1956. *The Metropolitan Transportation Problem*. Washington, D.C.: Brookings Institution.

—, 1972. *The Accessible City*. Washington, D.C.: Brookings Institution.

Peltzman, Samuel. 1975. "The Effects of Automobile Safety Regulation". *Journal of Political Economy* 83, no. 4.

Peltzman, Samuel, y Clifford Winston, eds. 2000. *Deregulation of Network Industries: What's Next?* Washington, D.C.: AEI Brookings.

Peterson, Shorey. 1950. "La carretera desde el punto de vista del Economista". En *Highways in Our National Life: A Symposium*, Jean Labatut y Wheaton J. Lane, eds. Princeton, N.J.: Princeton University Press.

Picchi, Robert H. 2002. "La gestión de la curva de valor de las telecomunicaciones". *Public Utilities Fortnightly*. *Public Utilities Report* (15 de julio).

Pirie. Madson. 1986. *Privatization in Theory and Practice*. London: Adam Smith Institute.

Plewes, James C., y Maurice H. Yeates. 1972. "The Urban Rush Hour: Un análisis del sistema de metro de Yonge Street, Toronto". *Tráfico Quarterly* 26 (abril).

Poole, Robert. 1976. *Cutting Back City Hall*. New York: Reason Press.

Poole, Robert W., Jr. 1988. *Private Tollways: Resolving Gridlock in Southern California*. Los Ángeles: Reason Foundation. Estudio político 111 (mayo). <http://www.reason.org/ps111.pdf>

—, 1996. *Privatización de las carreteras interestatales de Wisconsin*. Los Ángeles: Reason Foundation. Policy Study 203 (abril). <http://www.reason.org/ps203.html>

Ponsonby, G.J. 1958. "The Problem of the Peak, with Special Reference to Road Passenger Transport". *The Economic Journal* (marzo).

Posner, Richard A. 1986. *Economic Analysis of Law*. 3rd ed. Boston: Little Brown.

—, 1992. *Sex and Reason*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.

—, 1999. *Natural Monopoly and Its Regulation*. Washington, D.C.: Cato Institute.

Rae, John B. 1972. "La mitología del transporte urbano". *Tráfico Quarterly* (enero).

Ramsey, Bruce. 2002. "Surveying Property Rights'-A Review of Bernard Siegan, *Property Rights: From Magna Carta to the Fourteenth Amendment, 2001*". *Liberty* (junio).

Rand, Ayn. 1967. "America's Persecuted Minority: Big Business". Reimpreso en *Capitalism: The Unknown Ideal*. New York: Signet.

Rasmussen, Douglas, B. 1980. "A Groundwork for Rights: Man's Natural End". *Journal of Libertarian Studies* 4, no. 1 (invierno).

Read, Leonard E. 1958. 1, Lápiz. Irvington-on-Hudson, N.Y.: Fundación para la Educación Económica; <http://www.econlib.org/library/Essays/rdPnc11.html>

Regulación y seguridad del automóvil. 1975. Washington, D.C.: American Enterprise Institute for Public Policy Research.

Renshaw, Edward F. 1962. "The Economics of Highway Congestion". *Southern Economic Journal* (abril).

"Report of the Secretary's Advisory Committee on Traffic Safety". U.S. Department of Health, Education, and Welfare". 29 de febrero de 1968.

Richman, Sheldon. 1994. *Separating School and State: How to Liberate American's Families*. Fairfax, Va.: Future of Freedom Foundation.

Robbins, Lionel. 1932. *An Essay on the Nature and Significance of Economic Science*. London: Macmillan.

Ross, William D. 1956. "Comment". *American Economic Review* (mayo).

Roth, Gabriel. 1966. *A Self-Financing Road System*. Londres: Institute of Asuntos Económicos.

- 1967. *Paying for Roads: The Economics of Traffic Congestion*. Middlesex, Inglaterra: Penguin.
- 1987. *The Private Provision of Public Services in Developing países en desarrollo*. Oxford: Oxford University Press.
- Rothbard, Murray N. 1962. *Man, Economy and State: A Treatise on Economic Principles*, 2 vols. Princeton, NJ.: D. Van Nostrand.
- 1970. *Power and Market: Government and the Economy*. Menlo Park, California: Institute for Humane Studies.
- 1973. *Por una nueva libertad*. New York: Macmillan.
- 1977. "Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics". San Francisco: Center for Libertarian Studies, Occasional Paper +3. Reimpreso en *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School*. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar, 1997.
- 1978. *Reconstruction of Utility and Welfare Economics*. Nueva York: Center for Libertarian Studies.
- , 1982a. *The Ethics of Liberty*. Atlantic Highlands, NJ.: Humanities Press.
- 1982b. "Law, Property Rights, and Air Pollution". *Cato Journal* 2, no. 1 (primavera). Reimpreso en *Economics and the Environment: A Reconciliation*, Walter Block, ed., Vancouver, B.C.: Fraser Institute, 1990; <http://www.mises.org/rothbard/lawproperty.pdf>
- 1983. *The Mystery of Banking*. Nueva York: Richardson and Snyder.
- 1989. "Public Choice: A Misshapen Tool". *Liberty* (mayo).
- 1990. "Ley, derechos de propiedad y contaminación atmosférica". En *Economics and the Environment: A Reconciliation*, Walter Block, ed. Vancouver, B.C.: Instituto Fraser.
- , 1991. "The End of Socialism and the Calculation Debate Revisited". *Review of Austrian Economics* 5, n° 2. Reimpreso en *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School*. Cheltenham, U.K.: Edward Elgar, 1997.
- 1992. "El estado actual de la economía austriaca". Documento de trabajo del Instituto Ludwig von Mises (noviembre). Reimpreso en *The Logic of Action One: Method, Money, and the Austrian School*. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar, 1997. Reimpreso en *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 6, no. 1 (marzo de 1995).
- 1993. *Man, Economy and State*. Auburn, Ala: Ludwig von Mises Institute.
- 1995a. *Classical Economics: An Austrian Perspective on the History of Economic Thought*. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar.
- 1995b. *Making Economic Sense*. Auburn, Ala: Ludwig von Mises Institute.
- 1997. "Toward a Reconstruction of Utility and Welfare Economics". En *The Logic of Action One: Method, Money and the Austrian School*. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar.
- 1997. "Buchanan and Tullock's The Calculus of Consent". *The Logic of Action Two: Applications and Criticism from the Austrian School*. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar Publishing.
- 1998. *The Ethics of Liberty*. New York: New York University Press, 1982.
- 2004. *El hombre, la economía y el Estado con el poder y el mercado*. Scholar's Edition. Auburn, Ala: Instituto Ludwig von Mises. <http://www.mises.org/rothbard/mespm.pdf>
- Royster, Charles. 1999. *The Fabulous History of the Dismal Swamp Company*. New York: Vintage Books.
- Rudell, William. 2000. "Impuestos y tasas para los operadores de telecomunicaciones y sistemas de cable". Ponencia presentada en Local Telecommunications Infrastructure Seminar, Law Seminars International, 9-10 de noviembre, Los Ángeles. Manuscrito no publicado. Richards, Watson y Gershon, abogados, Los Angeles.
- Rummel, R.J. 1992. *Democide: Nazi Genocide and Mass Murder*. Rutgers, N.J.: Transaction Publishers.
- 1994. *Death by Government*. New Brunswick, N.J.: Transaction Publishers.
- , 1997. *Statistics on Democide*. Charlottesville, Va.: Center on National Security and Law, University of Virginia.
- Salerno, Joseph T. 1990. "Ludwig von Mises as Social Rationalist". *Revista of Austrian Economics* 4.
- 1990. "Posdata: Por qué es imposible una economía socialista". En Ludwig von Mises, *Economic Calculation in the Socialist Commonwealth*. Auburn Ala: Instituto Ludwig von Mises.
- , 1992. "Mises y Hayek deshomogeneizados". *Review of Austrian Economics* 6, no. 2.
- 1995. "Una palabra final: Cálculo, conocimiento y valoración". *Review of Austrian Economics* 9, n° 1.
- Samuelson, Paul A. 1954. "La teoría pura del gasto público". *Review of Economics and Statistics* (noviembre).

- . 1955. "Diagrammatic Exposition of a Theory of Public Expenditure". *Review of Economics and Statistics* (noviembre).
- . 1961. *Economics*. 5th ed. Nueva York: McGraw Hill.
- . 1985. *Economía*, 12ª ed. New York: McGraw Hill.
- Savage, Ian. 1998. *The Economics of Railroad Safety*. Boston: Kluwer Academic Publishers.
- Savas, E.S. 1974. "Municipal Monopoly vs Competition in Delivering Urban Services". In *Improving the Quality of Urban Management* 8, Willis D. Hawley y David Rogers, eds. *Urban Affairs Annual Reviews* London: Sage Publications.
- . 1982. *How to Shrink Government: Privatizing the Public Sector*. Chatham, N.J.: Chatham House Publishers.
- Scheiner, James I., y Grover Starling. 1974. "The Political Economy of Free-Fare Transit". *Urban Affairs Quarterly* (diciembre).
- Schelling, T.C. 1978. *Micromotives and Macrobehavior*. Nueva York: Norton.
- Schneider, Lewis M. 1969. "La falacia del transporte gratuito". *Harvard Business Review* 47 (enero-febrero).
- Scholefield, Joshua, y Archibald W. Cockburn, eds. 1932. *Pratt and MacKenzie's Law of Highways*, 18ª edición. Londres: Butterworth.
- Schreiber, Arthur, Paul Gatons y Richard Clemmer, eds. 1971. *Economics of Urban Problems: An Introduction*. Boston: Houghton Mifflin.
- Schumpeter, Joseph A. 1942. *Capitalism, Socialism and Democracy*. Nueva York: Harper.
- . 1950. *Capitalism, Socialism and Democracy*. Nueva York: Harper.
- Sellers, Charles. 1991. *The Market Revolution: Jacksonian America 1815-1846*. New York: Oxford University Press.
- Semmens, John. 1981. "Road to Ruin". *The Freeman* (diciembre).
- . 1983. "La privatización de las autopistas". *Transporte Research Forum* (noviembre).
- . 1985. "Autopistas: Problemas públicos y soluciones privadas". *The Freeman* (marzo).
- . 1987a. "Privatización de las carreteras intraurbanas". *Transportation Research Record*.
- . 1987b. "Using Competition to Break the U.S. Road Monopoly". *Heritage Foundation* (14 de diciembre).
- . 1988a. "Privatización: Saving While Serving the Public". *Goldwater Institute* (25 de abril).
- . 1988b. "Tomar las carreteras". *Liberty* (noviembre).
- . 1991a. "Por qué necesitamos la privatización de las carreteras". *Laissez Faire Institute* (marzo).
- . 1991b. "¿Autopistas privadas? They're Cheaper, Better, Fairer". *Phoenix Gazette* (3 de abril).
- . 1992a. "La justificación de las autopistas de peaje: Se obtiene lo que se paga". *Phoenix Gazette* (16 de diciembre).
- . 1992b. "Privatización de las autopistas: ¿Cuáles son los beneficios para Arizona?" *Instituto Goldwater* (diciembre).
- . 1993a. "De las autopistas a las vías de compra". *Spectrum* (otoño).
- . 1993b. "Cómo resolver el seguro obligatorio de automóviles". *Goldwater Institute* (julio).
- . 1994a. "Análisis de la inversión en carreteras". *Arizona Department of Transportation* (diciembre).
- . 1994b. "Privatizar el permiso de conducir y el sistema de registro". *Tribuna* (25 de diciembre).
- . 1995a. "Privatizar los registros de vehículos, las licencias de conducir y el Auto Insurance". *Transportation Quarterly* (otoño).
- . 1995b. "Vender las carreteras: La privatización de los sistemas de transporte". *Liberty*.
- . 1996. "Adiós, DMV". *Liberty* (enero).
- . 1996. "Vendiendo las carreteras: La privatización de los sistemas de transporte". *Liberty*.
- Sherrill, R. 1977. "Levantando el infierno en las autopistas". *New York Times Sunday Magazine Section* (27 de noviembre).
- Shugart II, William F. 1987. "No revise la Ley Clayton, ¡descárguela!". *Cato Journal* 6. *Cato Journal* 6.
- Sidak, J. Gregory, y Daniel F. Spulber. 1998. *Deregulatory Takings and the Regulatory Contract: The Competitive Transformation of Network Industries in the United States*. New York: Cambridge University Press.
- Siegan, Bernard. 1972. *Land Use Without Zoning*. Toronto: D.C. Heath.
- Simon, Julian. 1989. *The Economic Consequences of Immigration*. Oxford: Basil Blackwell.
- Skousen, Mark. 1997. "La perseverancia de la economía de Paul Samuelson." *Journal of Economic Perspectives* 11, no. 2 (primavera).

—, 2001. *The Making of Modern Economics*. New York: M.E. Sharpe.

Smerk, George M. 1965a. *Urban Transportation: The Federal Role*. Bloomington: Indiana University Press.

— 1965b. "Subsidios para el transporte urbano de masas". *Land Economics* 41 (febrero).

Smith, Fred L. 1983. "¿Por qué no abolir el antimonopolio?" *Regulation* (enero-febrero).

Smith, Adam. [1776] 1965. *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Nueva York: Modern Library.

Smith, Eric y Randall Wright. 1992. "Why is Automobile Insurance in Philadelphia So Damn Expensive". *American Economic Review* 82, no. 4 (septiembre).

Snyder, Donald. 1989. "Speeding, Coordination and the 55-MPH Limit: Comment". *American Economic Review* 79, no. 4 (septiembre).

Solomon, D. 1964. "Accidentes en carreteras rurales principales relacionados con la velocidad, Driver and Vehicle". Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation (julio).

Sommers, Paul M. 1985. "La edad de consumo y el límite de velocidad de 55 MPH". *Atlantic Economic Journal* 13 (marzo).

Sowell, Thomas. 1975. *Race and Economics*. New York: Longman.

—. 1981. *Ethnic America*. New York: Basic Books.

— 1982. "Weber y Bakke, y los presupuestos de la "Affirmative Action". En *Discrimination, Affirmative Action and Equal Opportunity*, Walter Block y Michael Walker, eds. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.

—. 1983. *The Economics and Politics of Race: An International Perspective*. New York: Morrow.

—, 1994. *Race and Culture: A World View*. Nueva York: Basic Books.

Spooner, Lysander. [1870] 1966. *No Treason*. Larkspur, Colo: Pine Tree Press.

Stalebrink, Odd J. 2004. "The Hayek and Mises Controversy: Bridging Differences". *Quarterly Journal of Austrian Economics* 7, n° 1 (primavera).

Statistical Abstract of the U.S. 1993 (para el año 1991), Tabla 1030.

Stone, Andrew, Brian Levy y Ricardo Paredes. 1996. "Public Institutions and Private Transactions: A Comparative Analysis of the Legal and Regulatory Environment for Business Transactions in Brazil and Chile". En L.J. Alston, et al. *Empirical Studies in Institutional Change*. Cambridge: Cambridge University Press.

Stonier, Alfred W., y Douglas C. Hague. 1964. *A Textbook of Economic Theory*. 3rd ed. New York: John Wiley and Sons.

Stringham, Edward. 1998-1999. "Justicia sin gobierno". *Journal of Libertarian Studies* 14, no. 1 (invierno).

Tannehill, Morris, y Linda Tannehill. 1984. *The Market for Liberty*. Lansing, Mich.: Self Published.

Thompson, Wilbur R. 1968. *A Preface to Urban Economics*. Baltimore, Maryland: Johns Hopkins Press.

Tiebout, Charles M. 1957. "A Pure Theory of Local Expenditures". *Revista of Political Economy* (octubre).

Tinsley, Patrick. 1998-1999. "Con libertad y justicia para todos: A Case for policía privada". *Journal of Libertarian Studies* 14, n° 1 (invierno).

Torgerson, Harold W. 1956. "Comment [on Brownlee and Heller]". *American Economic Review* 46 (mayo).

Tripp, Sir Alker. 1950. "The History of the Modern Highway in England". En *Highways in Our National Life: A Symposium*, Jean Labatut y Wheaton J. Lane, eds. Princeton, N.J.: Princeton University Press.

Tullock, Gordon. 1994. *The New Federalist*. Vancouver, B.C.: British Columbia: Fraser Institute.

—. 1996. "Comentario sobre "Roads, Bridges, Sunlight and Private Property," por Walter Block y Matthew Black". *Journal des Economistes et des Etudes Humaines* 7, no. 4 (diciembre).

—. 1998. "Comentario sobre Carreteras, puentes, luz solar y propiedad privada, por Walter Block y Matthew Black". *Journal des Economistes et des Etudes Humaines*.

Turrettini, John. 2002. "¿Cuál es mi línea? Why Did a Railroad End Up in en el negocio de las telecomunicaciones?". *Forbes* (22 de julio).

Oficina del Censo de los Estados Unidos. 1976. *Resumen estadístico de los Estados Unidos*, 1976. Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office.

Departamento de Salud, Educación y Bienestar de los Estados Unidos. 1968. "Report of the Secretary's Advisory Committee on Traffic Safety" (29 de febrero).

Vickrey, William. 1952 aprox. Monografía +10. Nueva York: Mayor's Committee on Management Survey, n.d., relativo a la ciudad de Nueva York.

— 1952. "La revisión de la estructura tarifaria del tránsito rápido en la ciudad de Nueva York". Monografía técnica N3. Nueva York: Mayor's Committee on Management Survey.

—. 1963. "Pricing and Resource Allocation in Transportation and Public Utilities Utilities". *American Economic Review* (mayo).

— 1971. "¿Máxima producción o máximo bienestar? More on the Off-Peak Pricing Problem". *Kyklos* 24.

—. 1973. "El aumento de las tarifas de tránsito es un ingreso costoso". Inédito, citado en Rothbard, For a New Liberty. New York: Macmillan.

- , 1974a. "Breaking the Bottleneck by Sophisticated Pricing of uso de las carreteras". General Motors Quarterly (Primavera).
- 1974b. "Improving New York's Transit Service-An Economist's View". Economist's View". City Almanac 8 (abril).
- N.d. "Review of Herbert Mohring". Transportation Economics. Manuscrito inédito.
- Vuchic, Vukan R. 1973. "Skip-Stop Operation as a Method for Transit Speed Increase". Traffic Quarterly 27 (abril).
- Walker, Michael A. 1988. Privatization: Tactics and Techniques. Vancouver, B.C.: Instituto Fraser.
- Walters, A.A. 1961. "The Theory and Measurement of Private and Social Cost of Highway Congestion". Econometrica (octubre).
- . 1968. The Economics of Road User Charges, Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo, Staff Occasional Paper +5. Baltimore, Md.
- Reconstruction and Development, Staff Occasional Paper +5. Baltimore, Md.: Johns Hopkins University Press.
- Waters, L.L. 1959. "Free Transit: A Way Out of Traffic Jams". Negocios Horizons (primavera).
- Watson, Peter L., y Edward P. Holland. 1978. "Study of Traffic Restraints in Singapore". World Bank Staff Occasional Papers. Washington, D.C.: Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo.
- Webb, Sidney y Beatrice Webb. 1922. English Local Government. Nueva York: Longmans, Green.
- White, Harrison C. 2002. Markets from Networks: Socioeconomic Models of Production. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- White, Lawrence H. "Comentario sobre Block". Manuscrito inédito.
- Whitehead, Roy, y Walter Block. 2001. "Should the Government be Permitir que el Gobierno participe en actos de discriminación racial, sexual o de otro tipo?" Northern Illinois University Law Review 22, no. 1 (otoño).
- Whitehead, Roy, Walter Block y Lu Hardin. 1999. "Gender Equity in Athletics: ¿Debemos adoptar un modelo no discriminatorio?". Universidad of Toledo Law Review 30, n° 2 (invierno).
- Williams, A.F., R.F. Rich, P.L. Zador y L.S. Robertson. 1975. "The Minimum Drinking Age and Fatal Motor Vehicle Crashes". Journal of Legal Studies 4.
- Williams, A.F., P.L. Zador, S.S. Harris y R.S. Karpf. 1983. "The Effect of Raising the Minimum Drinking Age on Involvement in Fatal Crashes". Journal of Legal Studies 12.
- Williams, Walter. 1982. "On Discrimination, Prejudice, Racial Income Differentials, and Affirmative Action. Racial Income Differentials, and Affirmative Action". En Discrimination, Affirmative Action and Equal Opportunity, Walter Block y Michael Walker, eds. Vancouver, B.C.: Fraser Institute.
- Williamson, Oliver. 1985. The Economic Institutions of Capitalism. Nueva York: Free Press.
- Wilson, James Q. 1970. "Los problemas urbanos en perspectiva". En The Metropolitan Enigma, James Q. Wilson, ed. Garden City, N.Y.: Doubleday.
- Winch, David M. 1963. The Economics of Highway Planning. Toronto: University of Toronto Press.
- Wohl, Martin. 1971. "Must Something Be Done About Traffic Congestion?" Traffic Quarterly (julio).
- Wollstein, Jarret B. 1974. Public Services Under Laissez Faire. New York: Arno Press.
- Woolridge, William C. 1970. Uncle Sam, The Monopoly Man. Nueva Rochelle, N.Y.: Arlington House.
- Yagar, Sam. 1973. "Potential Demand Response to Improved Roadway Service". Traffic Quarterly (enero).

FUENTES DE INTERNET

(Las siguientes direcciones fueron verificadas y consultadas el 8 de marzo de 2007)

<http://business.aynrand.org/essays.html> capítulo 17, nota 14

<http://www.cdc.gov/nchs/fastats/acc-inj.htm>

<http://www.darwinawards.com>

<http://www.fars.nhtsa.dot.gov/queryReport.cfm?stateid=08;year=2001> capítulo 18, nota 1

<http://www.firearmsandliberty.com/waco.massacre.html>

<http://www.heraldns.ca/stories/2004/05/23/fNovaScotia247.raw.html> capítulo 20, nota 13

<http://www.ibtta.techriver.net/website/article.asp?id=2474> capítulo 20, nota 8

<http://www.landspeed.com/>

<http://www.legis.state.la.us/lss/lss.asp?doc=78399>

<http://www.legis.state.la.us/lss/lss.asp?doc=78409>

<http://www.legis.state.la.us/ttrs/search.htm> capítulo 20, nota 6

<http://www.lp.org/>

<http://www.mises.org/blog/archives/002009.asp>.
<http://www.mises.org/fullarticle.asp?control=3858&month=1781&title=Watch+Your+Language&id=19>
<http://www.mises.org/jlsdisplay.asp>
<http://www.nhtsa.dot.gov/>
<http://www.nmb.gov/documents/rla.html>
<http://www.nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/TSFam/TSF2001.pdf>
capitulo 18, nota 1
<http://www.nwi.org/Maps/LandChart.html> capitulo 8, nota 5
<http://www.ohnonews.com/mcveigh.html>
<http://www.o-keating.com/hsr/bullet.htm>
<http://www.o-keating.com/hsr/ice.htm>
<http://www.policyexperts.org/organizations/organizations.cfm>
<http://www.publicpurpose.com/hwy-fatal57+.htm>
<http://www.railserve.com/JJHill.html>
<http://www.reason.org/mission.html> capitulo 20, nota 9
<http://www.reason.com/hod/tb052704.shtml>
<http://www.reason.org/>
<http://www.reason.org/ps305.pdf>
<http://www.rppi.org>
<http://www.rppi.org/020403.html>
<http://www.rppi.org/carpoollanes.html>
<http://www.rppi.org/onewaystreets.html> capitulo 20, nota 23
<http://www.rppi.org/pbrief19.html>
<http://www.rppi.org/ps294.pdf>
<http://www.rppi.org/ps304.pdf>
<http://www.rppi.org/ps305.pdf>
<http://www.rppi.org/robert.html>
<http://www.rppi.org/surfacetransportation10.html>
<http://www.rppi.org/surfacetransportation14.html>
http://www.socialstudieshelp.com/Eco_Union_Legislation.htm
<http://www.spaef.com>
http://www.spaef.com/PFM_PUB/pubv1n3.html
<http://www.tripnet.org/CensusDataCongestionJun2002.PDF>
<http://www.nrd.nhtsa.dot.gov/departments/nrd-30/ncsa/AvailInf.html>
<http://www.nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/TSFam/TSF2001.pdf>

ÍNDICE

Acceso
derechos de acceso y salida, 265, 266, 283-84, 352 completo, 173
seguro, 413
carretera, 265, 266, 276, 277
búsqueda, 283
Accidentes, causas, 5, 348n, 350
Contaminación del aire, 406
Unión Americana de Libertades Civiles, 206
Asociación Americana de Obras Públicas, 230
Asociación Americana de Camioneros, 382
Antiinmigración, 216-17
Comportamiento antisocial, 110
Apatía, 6
Valor de los activos, 387
Atribución, 336
Perspectiva económica austriaca, 358, 359n, 369
Prohibición del automóvil contra, 76, 83
Sincronización automóvil-tránsito masivo, falta de, 66
Curva de ingresos medios (curva de demanda), 32
Banfield, Edward C., 51, 52, 55
Quiebras, 23-24
Baumol, William J., 150
Bennett, James T., 335
Bish, Robert L., 53, 64, 74
Bloqueos, 283-84, 285, 288
Bonavia, Michael R., 100, 102
Borcharding, Thomas, 334
Sobornos, 19
Puentes, 298, 301-02, 304, 306-08, 316, 319, 321, 323, 328, 356n, 359
Brooklyn-Manhattan Transit Company, 240
Brownlee, O.H., 72, 114, 115, 116
Buchanan, James M., 49, 50, 72
Burchard, John, 37
Sistema estatista burocrático, 76
Burocracias, reguladoras, 160, 163
Carriles bus, especiales, 84-86
Compañía de transporte privado de California, 232 Ruta estatal de California, 120, 269, 276
Callahan, J.M., 191
Campbell, H.E., 156
Capital, 101, 102, 117, 118, 130, 148-49
Capitalismo, 319; véase también *Laissez-faire*
Compartir coche, 388-89
Coches frente a personas, 82
Probabilidad de que se produzcan casos, 132
Planificación centralizada, 370-72
Cigarrillos, 207-14
Probabilidad de clase, 132
Clay, Henry, 103
Coase, Ronald H., 175, 210
Coerción, 288-90
Competencia, 18-19, 30-31, 155, 160, 162, 163, 170, 181
perfecta, 30-33, 36, 368-70, 369n, 373
real, 369
Industria competitiva, 261, 325
Proceso de mercado competitivo, 35
Congestión, 47-48, 49-96, 229-32, 356-58, 371-73, 376
crisis, 69, 73
criterios para reducir, 79-80 enfoque económico de, 11 soluciones
prohibición de automóviles, 76, 82
carriles para autobuses, 64, 84-87
planificación centralizada, 370-72
control electrónico, 64, 65, 83, 86, 91 ampliación de las carreteras, 72-73
tarifa gratuita, 90-95
normas gubernamentales, 59
mejora del transporte público, 88
giros limitados, 61
calles reversibles de sentido único, 61 horarios de trabajo escalonados, 59 vigilancia, 63-65, 83
zonificación, 65, 68
Congestión frente a densidad, 51 Contratos, implícitos, 344
Cooper, Norman L., 113
Tribunales, 322-23
Convenios, restrictivos, 121
Argumento de minimis, 302
Muertes, carretera, 4, 188, 189, 191n, 193, 349, 351, 356, 363-64
responsabilidad del propietario de la calle, 342
disminución con el sistema de empresas, 15
Delanoy, Chris, 327
Curva de demanda (curva de ingresos medios), 32, 140
Demsetz, Harold, 210
Densidad, 51

Departamento de Transporte (DOT), 381n, 399
 DiLorenzo, Tom, 335
 Discriminación, 218, 220, 221
 Doctrina del
 ad coelum, 296-300
 beneficios difusos, 137
 preferencia revelada, 126, 132-35, 136
 santidad de los valores de la propiedad, 288
 Voto en dólares, 234
 Doble cubierta, 37-38
 Conducción en estado de embriaguez, 347-52
 Conductores, 157
 Dyckman, John W., 73
 Econometría, 132
 Economías
 de escala, 15, 373-75
 ciencia de, 71
 Tarificación electrónica de carreteras (ERP), 272-73
 Dominio eminente, 179, 255, 258-60, 407, 366-68, 375, 377
 desafío, 17, 19
 Empresa, valor de un comercial, 18
 Derecho, 242
 Empresario(s), 7, 14-16, 34-35, 40-42, 62, 69, 95, 130, 204, 224, 248, 250, 252, 350, 351, 389, 394, 411
 desesos del consumidor y, 406
 Equidad y fijación de precios, 376-77
 Excluibilidad, 98, 98n, 112, 121, 122, 141
 Principio de exclusión, 98
 Economía externa, 98, 99-108
 deseconomías, 108-113
 Externalidades, 97-99, 286-88
 argumento, 99, 102-05, 108, 136
 internalizado, 110, 111, 120, 125
 fracaso del mercado, 358-61, 359n
 pecuniario, 107n, 129, 130
 positivo, 97n, 99, 111, 113, 115, 120
 Administración Federal de Carreteras (FHA), 230
 Libertad de circulación, 130, 131, 218, 222
 Fisher, Carl, 149
 Libre
 empresa, 224, 338, 341
 tarifas, 90-95
 inmigración, 216
 mercado, 70
 mercado de carreteras, 7, 11, 13, 23, 38
 red de transporte de mercado, 70
 transporte de masas, 90-91
 jinete, 114-18, 136
 sociedad, 216, 283, 289, 295n, 323n, 338, 344-45, 381, 386
 Friedman, David, 297, 299
 Friedman, Milton, 297, 298, 299
 Galt, John, 396
 Gilad, B., 188
 Gobierno
 como gestor de carreteras y autopistas, 68
 responsabilidad, 363-66
 Graves, Philip E., 294
 Tiempo de luz verde, 28
 Bloqueo, 356
 Hague, Douglas C., 32
 Hayek, F.A., 393
 Haritos, Z., 39
 Harwitz, Mitchell, 130
 Haveman, Robert H., 31, 110, 125, 132, 135
 Heller, Walter H., 72, 114, 115, 116
 Heyne, Paul, 192
 Carriles para vehículos de alta ocupación (HOV), 231, 398
 Carretera
 muertes y socialismo vial, 331-45
 kilometraje, 147, 149
 monopolio, 230
 historial de seguridad, 155
 mercado del transporte, 192
 La agricultura, 217, 239, 240n, 242-44, 318-20, 409, 414
 Hoppe, Hans-Hermann, 218
 Integración, forzada, 216
 Intersección propiedad de un tercero, 28-29
 Inmigración, 215-18
 Mejora del transporte de masas, 88
 Corporación Independiente de Tránsito Rápido, 240
 Indivisibilidades, 43, 373-75
 y provisión de carreteras, 373
 Infraestructura, deterioro del estado, 385
 Seguros
 acceso, 413
 tarifas de automóviles, 173-78
 título, 412
 Internacionalización de las externalidades, 121
 Asociación Internacional de Puentes, Túneles y Autopistas (IBTTA), 363-64
 Sistema de carreteras interestatales, 385
 Inversión ex ante y ex post, 40
 Aislamiento, 136-38
 Jackman, W.T., 103, 145-47
 Sociedad anónima, 244
 Kain, John F., 63
 Khursheed, Aaiysha F., 334
 Kirk, Robert, 53, 64, 74
 Kirzner, Israel, 34
 Kolko, G., 164

Kreml, F.H., 155-56
 Capitalismo del laissez-faire, 175, 178, 179, 250, 265
 Colectivización de la tierra, 179, 180
 Valor de la tierra, 18
 Controles del uso de la tierra, 66
 Lave, Charles, 187, 191, 193
 Demandas judiciales (pleitos), 197
 Responsabilidad, 342-44
 Libertario, 409, 413, 415-17
 ley, 414
 Partido, 416
 perspectiva de los derechos, 205
 filosofía política económica, 201, 202, 211, 214
 Teoría del libertarismo, 239, 407
 Libertarios, 386, 388, 399, 413, 416
 Autopista Lincoln, 149
 Factor de carga, 88
 Locke, John, 311-12
 Derechos de propiedad lockeanos-rothbardianos, teoría, 296
 Lockeano
 de Locke, 299, 304
 -Teoría rothbardiana de la propiedad, 414
 Loeb, P.D., 188-90
 Vehículos combinados más largos, 382
 Mackey, Cecil, 163
 MADD, 348-54
 Mayoritarismo, 124
 Mercado
 acción, 136, 137, 142
 fracaso, 358-61
 proceso, 13, 26, 34-35, 41
 valor de los derechos de paso, 130
 Transporte de masas, 65, 68, 73, 83, 86, 90, 02, 95 McFarland, R.A., 158
 Fracazos de megaproyectos, 393-94
 Meiburg, Charles O., 50
 Meyer, John R., 54
 Mises, Ludwig von, 132, 133-34, 135
 Mohring, Herbert, 72, 129-30, 357, 359-61, 366-77 Monopolio, 10, 41, 43
 Morris, S.S., 73
 Madres contra los conductores de la muerte, 348
 Muller, Christopher, 284
 Municipalización, 240, 241
 Nader, Ralph, 5, 157, 158, 160, 161, 162
 Naderistas, 153, 164, 202
 Administración Nacional de Seguridad Vial (NHTSA), 44 Consejo Nacional de Seguridad, 382
 Nacionalización, 240
 Noble, Charles, 38
 Cláusula de no competencia, 269-72
 Olson, Mancur, 140-44
 Subcontratación, 391-93
 Sobreconstrucción, 40, 70
 Owen, Wilfred, 37, 81
 Paradas, 202, 206-07
 Carreteras parroquiales, 147
 Carga máxima, 49, 50, 60
 tarifas de precios, 396
 Peltzman, Sam, 5
 Sistema de permisos, 80, 80-81n
 Peterson, Shorey, 104-08, 146, 150, 151
 Philadelphia and Lancaster Turnpike Corporation, 148
 Lugar, definición de, 39, 40
 Poole, Robert, 383-85, 387-402
 Posner, Richard A., 210
 PPP (Public-Private Partnerships), 390-91
 Grupo de Trabajo del Presidente sobre Seguridad Vial, 155
 Sistema de precios (teoría), 71, 72, 79, 80n, 82, 85-88, 93, 357
 Fijación de precios de los servicios de carreteras, 361-62
 Privado
 bien de consumo, 118
 empresa, 4, 12, 14, 15, 17, 19, 26, 31
 mercado de carreteras, 7
 propiedad, 110
 sistema de derecho de propiedad, 82
 ferrocarriles, 149
 rendimientos, 100, 101
 promotor de carreteras, 18, 19
 propiedad de las carreteras, 30, 42, 229, 231-32
 propietarios de carreteras y seguridad, 44
 carreteras, historia de, 145-49
 carreteras, incentivo para prestar un buen servicio, 229, 230, 232 calles, 237-38, 240
 Privatización, 204, 205, 224, 349-52
 Privatizadores (capitalistas de la carretera), 184
 Incentivos empresariales de ganancias y pérdidas, 155, 156, 157, 198,
 Sistema de beneficios y pérdidas, 14, 16, 38, 41, 63, 90, 113, 126, 156, 163, 224, 274, 351, 385
 Beneficios y pérdidas, 231 Propietario, sin salida al mar, 289-90
 Público
 apatía, 6
 Escuela de pensamiento de la elección, 196
 buen argumento, 140, 150, 151
 bienes, 98, 118-24, 125, 129, 132, 136, 139, 141, 144, 145, 150, 151 sistema de carreteras, 229, 230

propiedad de las carreteras, 364
 policía, 220, 222
 relaciones, 255, 276-77
 Asociaciones público-privadas (APP), 390-91
 Calidad, concepto de, 286-87
 Rand, Ayn, 416
 Tránsito rápido, 64, 66
 Fundación Reason, 379-402
 Instituto de Políticas Públicas de la Razón, 379-402
 Reductio ad absurdum, 103, 108, 368
 Doctrina de la preferencia revelada, 126, 132-36, 137
 Curva de ingresos, media (curva de demanda), 32, 137, 140
 Derechos
 de acceso, 20
 de paso, 375
 del propietario de la superficie, 297, 299
 Competencia rival, 33, 36, 369
 Carretera(s)
 capitalistas, 184
 comercializados, 255, 270, 273
 sistema de control informático, 26
 desnacionalización, 4
 empresa, problemas, 15, 239-40, 245, 250 empresario, 406
 freak, 340
 propiedad y gestión del gobierno, 192, 356, 362-63 historia de lo privado, 145-49
 gestor, 154, 155, 156, 161
 monopolístico, 325-29
 privado, transición, 288-89
 privatización, 279, 281-90, 406, 408, 410, 415 privatizadores, 184
 provisión, economías de escala,
 furia, 350
 servicios, fijación de precios, 361-62
 socialismo, socialistas, 183, 186 191, 192, 199
 Propiedad y gestión de las carreteras, sustitución de lo privado por lo público, 154
 Los viales, 157 Carretera, mala gestión estatista de, 356, 361, 362
 Robbins, Lionel, 34
 Ross, William D., 115-16
 Roth, Gabriel, 11, 41, 79, 81n, 94, 273
 Rothbard, Murray N., 117, 120, 128, 135n, 137, 139n, 395-96
 teoría de los derechos de propiedad, 296
 Regla del dos, 406, 408
 Reglas de la carretera, 14-15, 21-23, 406
 Hora punta, 47, 54-55, 57, 59, 60-63, 73, 75, 85, 89, 94
 Registro de seguridad, 15
 Samuelson, Paul A., 118, 124, 127, 132, 135, 138-40
 Savas, E.S., 125, 132, 135, 150
 Escala de las explotaciones, 284
 Scheiner, James I., 91, 94
 Leyes sobre el cinturón de seguridad, 384
 Sherril, R., 159
 Servicio de parada de emergencia, 89-90
 Smerk, George M., 30, 40, 107n, 116n, 117, 117n, 130, 131
 Smith y Wright (SW), 173-78
 Smith, Adam, 224, 235, 360, 368, 373
 Normativa sobre el tabaco, 207
 Rendimientos sociales, 100-01
 Disposición socialista, 233
 Sommers, Paul M., 189n
 Sistema de carreteras soviético, 175, 180, 356
 Velocidad
 límites, 202, 203, 204, 207
 varianza, 194
 Starling, Grover, 91, 94
 Sistema estatista, 76, 287
 Stonier, Alfred W., 32
 Calles, privadas, 237-38, 240
 SW (Smith y Wright), 173-78 Sindicalismo, 282
 Aranceles, 377
 Contribuyentes, 240, 251
 Teoría, libertinaje, Thompson, Wilbur, R., 56, 78-79, 90 Tiebout, Charles M., 122, 124
 Fallo de los neumáticos, 159
 Título, cadena de, 312
 Peaje(s), 266, 275
 cabinas y puertas, 15, 91, 146, 172, 269, 272, 371 derechos de cobro, 15
 cobro electrónico, 17
 ingresos, 371, 375-76
 carretera, totalmente automatizada, 232
 camiones y, 363
 Ciudades, construcción de nuevas, 65-66
 Tráfico
 equilibrio, 73
 flujo, dirección de, 390
 semáforos, escalonados, 29
 fuera de hora, 50, 53, 54, 60, 73, 95
 atacos, 24
 Costes de transacción, 245
 Tecnología del transporte, 63, 67, 70, 91
 Trespass (integración forzada), 216-18
 Tripp, Sir Alker, 145
 Camiones, 382, 383n

Tullock, Gordon, 296, 301, 304, 306-09
 Autopista(s)
 de construcción privada, 355
 Regla de dos a uno, 363-64
 Códigos universales de productos, 249
 Urbano
 calles arteriales, 49, 72
 crecimiento, planes integrales, 67, 70-71
 transporte de masas, 68, 73
 Utilidad, 116, 127-29, 128n, 131, 135, 139, 142, 143
 Clasificación de valores, 132, 133
 Inspección de vehículos, 162, 188, 189, 191 Vehicularistas,
 157
 Vickrey, William, 78
 Vista(s) y propiedad, 302-05
 Walters, A.A., 48, 109, 110 Warren, Robert, 122 Weber,
 W.E., 191
 White, Lawrence H., 335-36, 338-44 Wilson, James Q., 54
 Winch, David, 6
 Wohl, Martin, 56, 73
 Wooldridge, William, 8
 Wright, Randall, 173-78